ИЩЕМ ПРАВИЛЬНЫЙ ЛИМУЗИН ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА › 3, 208

№ 11 (977) НОЯБРЬ 2012 WWW.ZR.RU

За рулем

ЛУЧШИЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ДЕТСКОГО КРЕСЛА › 92

ЖДЕМ ЗИМУ ТЕСТЫ БАТАРЕЙ, СВЕЧЕЙ, ПРОВОДОВ, ШИН › 172

НАМ ПОСЧИТАЛИ СТОИМОСТЬ ОРГАНОВ › 252

ISSN 0321-4249 12011 9 770321 424007

› 48

MITSUBISHI OUTLANDER, SUBARU FORESTER, CHEVROLET CAPTIVA, NISSAN X-TRAIL

ОХОТА НА ЧУЖАКА

НОВЫЙ «ЛОГАН» И ДРУГИЕ ПРЕМЬЕРЫ ПАРИЖА › 20

НЕ ПЕРЕПЛАТИТЬ **ЗА ПОЛНЫЙ ПРИВОД** › 138

ЛАДА ГРАНТА: СЛАБЫЕ МЕСТА › 228

РОССИЙСКИЙ АВТОПРОМ **В БУДУЩЕМ ГОДУ** › 264

VOLVO XC90

МОДЕЛЬНЫЙ ГОД 2013

ОТ 1 799 900 РУБ.*

Volvo XC90 сохранит Ваше спокойствие! Надежная подвеска, высокий дорожный просвет и полный привод позволят оставаться невозмутимым на бездорожье. Мощный двигатель дает уверенность в динамике. Ваш путь останется ровным, если забыли, где припаркован внедорожник. Мобильное приложение Volvo On Call подскажет за доли секунды, указав на карте, где искать автомобиль, а также позволит прогреть его к назначенному времени. Приятное волнение вызывает только цена – Volvo XC90 доступен от 1 799 900 рублей у официальных дилеров. **Volvo. Создан с Вами.**

* Рекомендованная розничная цена для базовой комплектации 5 мест.
Автомобиль на изображении оснащен дополнительным оборудованием.
** Легковой автомобиль.

Volvo Car** Финансовые Услуги

VOLVO CAR КРЕДИТ

Программа реализуется в партнерстве с ЗАО «Райффайзенбанк», предоставляющим услуги кредитования

WWW.VOLVOCARS.RU
8 800 700 00 20

Реклама

За рулем

№11 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 977-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Коноп, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Алексей Апыхтин, Милиана Коломиец, Екатерина Параньян, Сергей Патмар
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 410 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

© «За рулем», 2012

18+

ТЫ НА МЕСТЕ ПРЕЗИДЕНТА

Антон Чуйкин, главный редактор

Мы не сразу его нашли в тихом, немноголюдном павильоне 2.2 парижского автосалона. Президентский «Ситроен» мирно стоял среди прочих электрических и гибридных чудес, не привлекая особого внимания публики. Может быть, поэтому нам обрадовались, позволили убрать ленты-ограничители, открыли машину и даже разрешили посидеть в президентском кресле. «Только без фотографий», – попросили французские коллеги, имея в виду сюжет «Я на месте президента».

Этот DS5 с огромным, почти во всю крышу, люком – фактически открытая модификация серийной модели. Самое обычное кресло, обтянутое кожей с рисунком, как у часового браслета; перед ним поручень, укрепленный на стойках переднего подголовника. В ногах небольшой подиум, сантиметров десять высотой: сидеть задрав ноги неудобно, зато получится стоять повыше, приветствуя свой народ. Всё! Машине для церемонии инаугурации больше ничего и не нужно. Еще пара президентских DS5 отличается от этого разве что крышей и, возможно, оборудованием связи. То бишь они еще ближе к серийным машинам. Очень демократично.

Тема президентского транспорта возникает в России ежегодно. Сейчас толчком к очередному раунду споров – «Мерседес» или ЗИЛ? – послужило появление опытного образца, весьма похожего на прежние «членовозы». Мы посвящаем машинам первых лиц специальный блок в середине номера (с. 208): рассказ о «Депо-ЗИЛе», обзор королевских и президентских автомобилей всего мира, интервью со специалистами компаний, которые их строят. Они все делают это по-разному, соблюдая лишь три основных принципа:

– автомобиль главы большой державы должен быть национальной марки;

– эта марка должна быть общедоступной. А модель – похожей на серийную. Фрау Меркель не ездит на «Майбахе», потому что, в отличие от ее «Мерседеса», БМВ, «Ауди», эта машина не для всех. Сейчас любой бюргер может гордиться: «У нас с канцлером «Фольксваген»!»;

– автомобиль первого лица должен быть современным, отражать уровень промышленности, служить лучшим ее образцом.

Ну вот скажите теперь – что выберете на месте нашего президента? Я, пожалуй, подумал бы о возрождении «Волги». А вы?

Обсуждение темы на сайте Зарулем.рф – 21 ноября, в рамках конференции главного редактора. Любые вопросы приветствуются.

HYUNDAI

NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.*

ix35

*Новое мышление, новые возможности. **Официальный дистрибьютор Hyundai Motor Co. — компания ООО «Хендэ Мотор СНГ» — продлевает гарантию производителя до 5 лет или 120 000 км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше) на механизмы двигателя и детали коробки передач за исключением навесного оборудования, учитывая ограничения, изложенные в сервисной книжке. Данная гарантия распространяется исключительно на импортные автомобили, ввезенные на территорию РФ компанией ООО «Хендэ Мотор СНГ» после 1-го апреля 2009 г. Датой начала гарантии является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю.

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ 120 000 КМ**

Твоя игра.
Твои правила.

Новая цена 889 000*** руб.

Максимальная рекомендуемая розничная цена на автомобили Hyundai ix35 в комплектации «Start»*, действительна на 1 октября 2012 г., информацию об итоговой розничной цене на автомобили можно получить у официального дилера Hyundai в РФ. Данное предложение носит информационный характер и не является публичной офертой, определяемой положениями ст. 437 ГК РФ. Приобретение любой продукции Hyundai осуществляется в соответствии с условиями индивидуального договора купли-продажи. Ознакомиться с подробной информацией о наличии автомобилей, их стоимости, иных условиях можно у официальных дилеров Hyundai в РФ или на сайте www.hyundai.ru. **** Старт.

www.hyundai.ru

Реклама. Товар сертифицирован.

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 11

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Ты на месте президента 3
НОВОСТИ 12, 150

АВТОМОБИЛИ

БЕДНОСТЬ НЕ ПОРОК
Премьеры парижского автосалона 20
ОХОТА НА ЧУЖАКА
Тест «Мицубиси-Аутлендер», «Субару-Форестер», «Шевроле-Каптива», «Ниссана Х-Трейл» 48
УКРАШЕНИЕ СТАТИСТИКИ
«Пежо-408 HDi» 68
КРАСОТЫ РАДИ
Седан «Опель-Астра» 70
УДАЛЕНИЕ С ПОЛЯ
«Хонда CR-V» 74
ГЕРОИ И ЛЮБОВНИКИ
Тест «Хёндай-i40» и «Фольксвагена-Пассат СС» 78
С ЛЮЛЬКОЙ И БЛОКНОТОМ
Спецтест: ставим детское кресло 92
ГЛАВНАЯ ПАРА
Модернизация «Форда-Фокус» 98

MAKE UP!
«Рено-Меган 2,0» 100
РАЗМАХ НА РУБЛЬ
«Хёндай Санта-Фе» 102
ТУРБОДИЕТА
Модернизация «Ягуара-XJ» 106
КАМРАД
«СЕАТ-Толедо» 108
ЖЕЛАЮ У ДАЧИ
Тест «Киа-Сид», «Шевроле-Круз», «Пежо-308» 112

КУРЬЕР

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА 130
САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ 132
ФОРУМ
Радар-детекторы 134
Марафон «60 часов «За рулем» 136

АВТОРЫНОК

ПОЛНЫЙ РАЗВОД
Рейтинг стоимости полного привода 138
СПАСИ И ПОЧИНИ
Рейд: дилерская техпомощь 142
КОНФИГУРАТОР
«СЕАТ-Ибица» vs. «Мазда-2» 146
БЕЗКОШТОВНО
«Столичное автошоу» в Киеве 152

Реклама

FORD **FOCUS**

Для тех, кто хочет большего.
Круглый год

Зимний пакет в подарок*

обогрев лобового стекла | подогрев передних сидений | комплект зимних шин

Приобретая Ford Focus с 1 октября по 31 декабря 2012 года, вы получаете все необходимое для комфортной езды зимой. Зима наступит для всех – Ford Focus наступает на зиму!

Подробности – на сайте www.ford.ru

Ford

Go Further**

* При приобретении автомобиля Ford Focus в комплектациях Trend (Тренд), Trend Sport (Тренд Спорт), Titanium (Титаниум) в период с 01.10.2012 по 31.12.2012 покупатель получает от официального дилера FORD, участвующего в реализации специального предложения, скидку от розничной цены автомобиля в размере 11 900 руб. с НДС, эквивалентную стоимости опции «Пакет «Зимний» – электроподогрев передних сидений, электрообогрев лобового стекла и форсунок стеклоомывателей», и комплект зимних шин R16 (4 шт.) в подарок. Ознакомьтесь с полной информацией об организаторе, правилах, количестве подарков, сроках, месте и порядке их получения, а также о дилерах, реализующих настоящее предложение, на сайте www.ford.ru. Предложение не является офертой по смыслу Гражданского кодекса РФ, вся представленная информация носит справочный характер. ООО «Форд Соллерс Холдинг» оставляет за собой право вносить изменения в условия и сроки действия предложения. ** Движение вперед.

ОЦЕНКА – СОЛИДНО!
«Киа-Рио» в парке ЗР 154
ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ АРИФМЕТИКА
Компакт-класс: расходы на эксплуатацию ... 156
ГАРАНТИРОВАННЫЙ УГОН
Как не остаться без машины 158
НОВОРУССКИЕ КОНСЕРВЫ
БМВ-Х5 на вторичном рынке 160
В ХЛАМ
Утилизационный сбор и цены 164
МЯСО И КЕТЧУП
«Фиат-Албеа» после 100 000 км 166
ОТРОЧЕСТВО
«Рено-Сандеро» в парке ЗР 170

КОМПОНЕНТЫ

НАУЧНО И ПОПУЛЯРНО
Экспертиза 28 аккумуляторов на 60–65 А·ч 172
УТОМЛЕННЫЕ ИСКРОЙ
Ресурсные испытания свечей 182
ДОХЛЫЕ КРОКОДИЛЫ
Проверяем провода-«крокодилы» 186
LED – НЕ ПЛАМЕНЬ
Дневные ходовые огни 188
ЕСТЬ КОНТАКТ!
Как выбрать зимние шины 192
ТРИ В КОРЕНЬ
О природе трения 196
ПАДАЛ ПРОШЛОГОДНИЙ СНЕГ
Шина «Кордиант-Винтер Спорт» 197

ДУНУТЬ И ПЛЮНУТЬ
Проверяем бытовые алкотестеры 198
НОВЫЕ ТОВАРЫ 202
МАСТЕРУ НА ЗАМЕТКУ
Выставка «Автомеханика» 204

ТЕХНИКА

ЗИЛ ЗИЛЫЧ
ЗИЛ-4112Р 208
БОРТ НОМЕР ОДИН
Автомобили глав государств 210
ФОРМА ОДЕЖДЫ – СПОРТИВНАЯ
«Ягуар F-Тип» 218
ОДИН ЗА ВСЕХ
«Форд-Мондео», «Фиеста», «Экоспорт» 220
НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 224

РЕМОНТ И СЕРВИС

ДОЧКИ-МАТЕРИ
Тест-ремонт «Лады-Гранта» 228
ВПЕРЕД... НАЗАД?!
Конкурс знатоков-технарей 236
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 238
НЕСЛУЧАЙНЫЕ СВЯЗИ
«Киа-Рио» в деталях 240
КОМУ МОРОЗ НЕ СТРАШЕН
Уход за системой охлаждения 246

Новая эстетика пространства

www.kia.ru

Новый cee'd_sw универсал

Пространство может быть разным — большим, утилитарным, трансформирующимся.
Новый KIA cee'd_sw — это пространство, обладающее интеллектом, элегантным дизайном и динамикой.
Новый KIA cee'd_sw универсал — Новая эстетика пространства.

Адаптивные ксеноновые фары (AFLS) с автоматической регулировкой угла наклона

Панорамная крыша и люк с электроприводом

Навигационная система (на русском языке), камера заднего вида

Интеллектуальная система автоматической парковки

* 5 лет Гарантия 5 лет/150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс Рус» с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя.

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 11

БЕЗОПАСНОСТЬ

ВАС НЕ ВИДНО!
Предлагаем поправки в ПДД 250

ДОРОГОЙ МОЙ ПАССАЖИР
Сколько заплатят за увечья 252

НОСИТЬ ЖИЛЕТ
Рекомендует генерал-лейтенант Виктор Нилов 254

ПЛАВИМ ПОЧВУ, УДОБРЯЕМ ЛЕД
Опасные химреагенты 256

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ГУОБДД 260

ИДЕМ СДАВАТЬСЯ
Все способы оплаты штрафа 262

ЭКОНОМИКА

ОПЕРАЦИЯ «КООПЕРАЦИЯ»
Российский автопром в 2013 году 264

ГРУЗОВИКИ

РАБОТЯГА ПРИ ГАЛСТУКЕ
«Форд-Рейнджер» 268

ЗАВОДСКОЙ ТЮНИНГ
«Мерседес-Бенц Цитан» 272

ГОРОДСКОЙ РОМАНС
Ликинскому автобусному – 75 лет 276

ВЛЕЗТЬ И НАЙТИ
Салон в Ганновере 280

СПОРТ

ПЕТРОВ И...
Трансферы пилотов Формулы-1 288

ПАДДОК
Новости спорта 292

ЛУЧШИЙ КРУГ
Картинг: Формула-«За рулем» 294

ЧТО ВМЕСТО ХРУСТАЛЬНОЙ ШИНЫ?
Гонка звезд «За рулем» 296

СО СВИСТОМ!
«Рено-Сандеро» с наддувом 300

НА ГРЕБНЕ МОДЫ 304

БЕЗ ГРАНИЦ

НА НЕВЕДОМЫХ ДОРОЖКАХ
Необычности Москвы и области 306

327 КУБИКОВ СВОБОДЫ
«Шевроле-Камаро» 1967 года 310

ГРАН-ПРИ

Призы участникам 318
Каталог моделей-претендентов 320
Инструкция по голосованию и карточка участника 326
Анкета участника 328

318

300

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

160 БМВ-Х5
208 ЗИЛ-4112Р
154, 240 «Киа-Рио»
112 «Киа-Сид»
228 «Лада-Гранта»
146 «Мазда-2»
272 «Мерседес-Бенц Цитан»*
48 «Мицубиси-Аутлендер»
48 «Ниссан Х-Трейл»
70 «Опель-Астра»
112 «Пежо-308»
68 «Пежо-408»
100 «Рено-Меган»
170, 300 «Рено-Сандеро»
146 «СЕАТ-Ибица»
108 «СЕАТ-Толедо»
48 «Субару-Форестер»
166 «Фиат-Албеа»
78 «Фольксваген-Пассат СС»
268 «Форд-Рейнджер»*
220 «Форд-Мондео», «Фиеста», «Экоспорт»
98 «Форд-Фокус»
102 «Хёндай Санта-Фе»
78 «Хёндай-i40»
74 «Хонда CR-V»
310 «Шевроле-Камаро»
48 «Шевроле-Каптива»
112 «Шевроле-Круз»
218 «Ягуар F-Тип»
106 «Ягуар-XJ»

*Грузовик.

mazda

МОЯ MAZDA — МОЯ КРЕПОСТЬ

Mazda с охранным комплексом с выгодой до 70 000 рублей*

Экономить на безопасности любимой Mazda? Вряд ли это разумно.
Сэкономить, обеспечив ей максимальную безопасность? Разумное решение от Mazda!
До 15 декабря приобретая новую Mazda с установленным спутниковым охранным комплексом от ООО «Цезарь Системс», вы экономите до 70 тысяч рублей.

mazda.RU

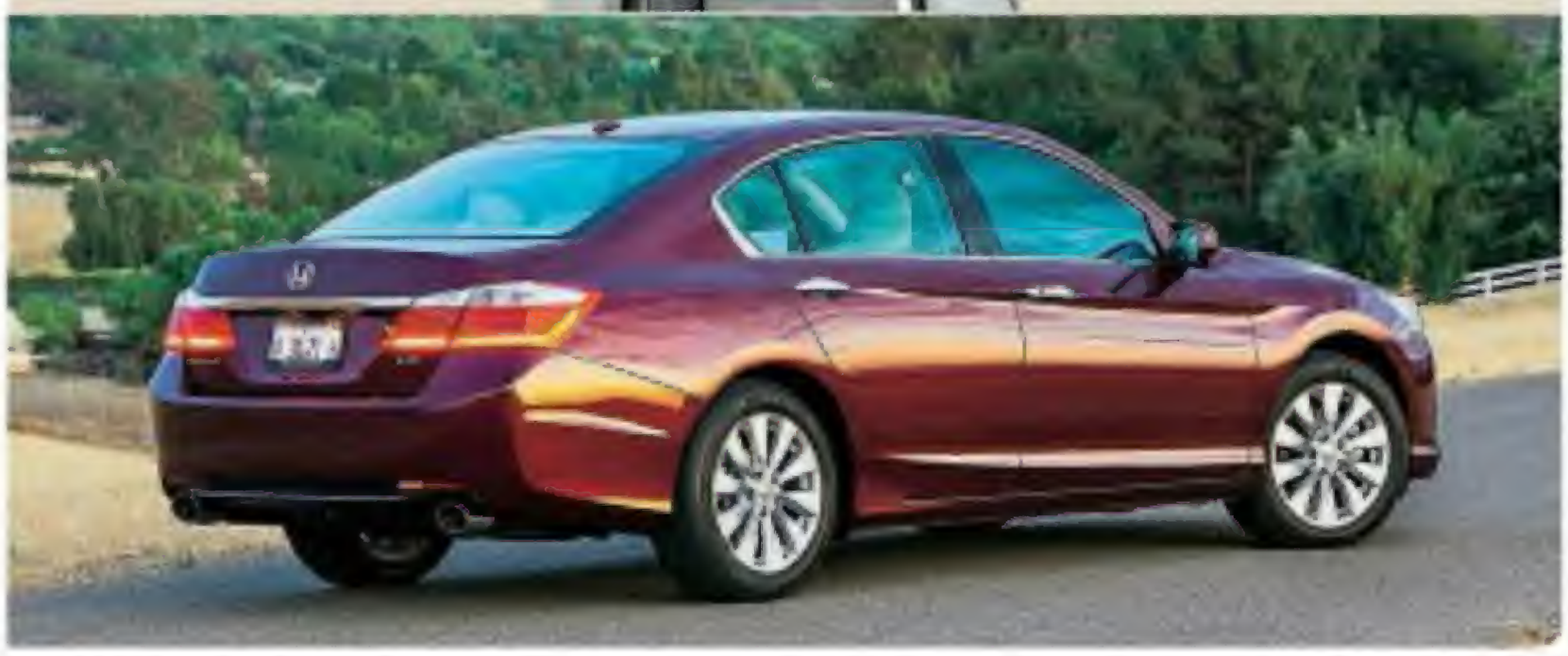
* При покупке Mazda3/Mazda6 2012 года выпуска по желанию клиента на автомобиль может быть установлена спутниковая охранно-поисковая система, поставляемая ООО «Цезарь Системс», с включенным в стоимость системы абонентским обслуживанием для Mazda3 - 12 месяцев, для Mazda6 - 30 месяцев. При установке такой системы на СТОА официального дилера Mazda максимальный размер выгоды для клиента при покупке автомобиля может составить для Mazda3 50 000 руб., для Mazda6 70 000 руб. Предложение ограниченно и действует с 01.10.12 по 15.12.12 в салонах официальных дилеров Mazda.
Подробности об организаторе и правилах проведения акции на mazda.ru
или по телефону 8 800 100 00 70.

Реклама

МОСКОВСКАЯ ПРЕМЬЕРА «АККОРДА»

В столице состоялся дебют нового поколения «Хонды-Аккорд». Как известно, в Европе этой модели больше не будет из-за слабых продаж. Поэтому на прочих рынках, включая российский, станут предлагать более крупный американский вариант. Он длиннее предшественника на 135 мм, колесная база больше на 70 мм, а расстояние в ногах – на 90 мм. Объем багажника увеличился с 465 до 480 л. Предусмотрены два бензиновых двигателя: 2,4 л мощностью 180 л.с., в паре с которым

трудится 6-ступенчатая механика или 5-скоростной автомат, а также 3,5-литровый V6 (280 л.с.) с новой 6-ступенчатой автоматической коробкой. Из технических особенностей новинки отметим блок-фары: впервые в классе они оснащены не только светодиодными дневными ходовыми огнями, но и ближним светом на основе этой же технологии. Старт продаж намечен на март. Цены пока не объявлены, но можно предположить, что начинаться они будут с миллиона рублей.



10 КРУПНЕЙШИХ АВТОРЫНКОВ МИРА

2011 год, млн. шт.

1	Китай	18,5
2	США	13,0
3	Япония	4,2
4	Бразилия	3,6
5	Германия	3,5
6	Индия	3,3
7	**Россия**	**2,8**
8	Франция	2,7
9	Великобритания	2,2
10	Италия	1,9

2010 год, млн. шт.

1	Китай	18,1
2	США	11,8
3	Япония	5,0
4	Бразилия	3,5
5	Германия	3,2
6	Индия	3,0
7	Франция	2,7
8	Великобритания	2,3
9	Италия	2,2
10	**Россия**	**2,0**

С ТРЕЗУБЦЕМ НА БЕЗДОРОЖЬЕ

Модельная линейка «Мазерати» в ближайшие годы должна расшириться за счет появления двух новых моделей – вседорожника «Леванте» и седана среднего класса «Гибли». Первый будет основан на платформе «Джипа-Гран Чероки», но с другой внешностью и двигателями, – дебют намечен на 2014 год. «Гибли», который появится еще позже, благодаря моторам V6 и V8 сможет конкурировать с моделями класса БМВ-М5. С этими новинками итальянская компания надеется увеличить годовой объем выпуска до 50 000 машин.

КРУЧЕ «ЭНЦО»

Уже в будущем году должен появиться на свет небывалый по конструкции преемник «Феррари-Энцо». Его шасси, выполненное из карбона, вобрало в себя технологии формульных болидов и было показано в Париже. Слой за слоем (их укладывают вручную из четырех разных сортов углепластика) возникает это чудо, приобретающее требуемую прочность в автоклаве. Кузов нового флагмана фирмы будет на 20% легче и на 27% жестче, чем у «Энцо». Но этим дело не ограничилось. Не менее интересен анонсированный гибридный силовой агрегат, состоящий из 12-цилиндрового ДВС мощностью 800 л.с. и электромотора на 74 кВт. Эта связку разместили в базе, сразу за сиденьями, в ней использована формульная система KERS.

Разумеется, предполагается выпуск лишь ограниченной серии для избранных клиентов фирмы.

LIFAN MOTORS

ПРЕМЬЕРА В РОССИИ

LIFAN X60

Теперь Вам доступно больше

от 499 900 р.*

- Современный дизайн • Просторный салон и багажное отделение
- Богатая комплектация • Комфортное вождение

Телефон горячей линии: 8-800-555-4326
Звонок по России бесплатный
WWW.LIFAN-CAR.RU

ENJOY LIFAN ENJOY LIFE**

* Рекомендованная стоимость для базовой комплектации на 13.09.2012 г. ** Радуйся жизни вместе с Лифан.

ЛУЧШЕ – НА ПЕНСИЮ

Министерство промышленности и торговли готовит законопроект о предельном возрасте для коммерческого транспорта. Как рассказал заместитель директора департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения Минпромторга Евгений Кудряшов, документ пока в стадии разработки, однако уже известно, что владельцев старых автобусов и грузовиков хотят обременить дополнительными налогами и сборами. Возраст автомобиля станут учитывать при оформлении полиса ОСАГО (для старых машин стоимость полиса сделают гораздо выше) и начислении транспортного налога. Старыми посчитают автобусы и грузовики старше семи лет. Как считают в министерстве, это стимулирует обновление автопарка. Ведь сегодня в России более 80% грузовиков и автобусов уже перешагнули эту планку.

БУДУЩИЙ ХИТ РУБЛЕВКИ

Как бы ни хотели обитатели самого дорогого квартала России приобрести шикарный кроссовер «Бентли-EXP 9F», это невозможно. Его внешность будут серьезно переделывать. Тем не менее в Барвиху в рамках мирового турне все-таки привезли нашумевший концепт-кар в его первоначальном образе, чтобы услышать мнение потенциальных клиентов о будущем вседорожнике фирмы, который пойдет в серию в 2015 году.

EXP 9F станет одним из самых дорогих автомобилей в классе по вполне объективным причинам: панорамная 4-секционная крыша с возможностью затемнения по секторам и холодильник для шампанского – лишь закуска. На десерт – щедрая отделка цельными кусками дерева ценных пород, алюминием, бронзой (!) и кожей ручной выделки. В этой машине можно отправиться и на пикник: столовые приборы, а также откидной столик-скамейка и выдвигающийся из пятой двери тент для защиты от дождя должны придать вылазке английский шарм. Под капотом прототипа серийный 6-литровый W12 с 8-ступенчатым автоматом.

СЛУШАТЬ ПОДАНО

Два часа и 110 лет длится история «Кадиллака» в изложении Дениса Орлова и Александра Пикуленко. Аудиоформат предполагает совместное творчество авторов и исполнителей, и книга «Бриллиант из Детройта» – прекрасный тому пример. Дуэт Татьяны Васильевой (да-да, той самой) и Михаила Виноградова, несомненно, порадует слушателей. Однако даже хвалебная рецензия предполагает толику критики – отметим несколько неуклюжих фраз вроде «марки, достигшей высших достижений» и бесстрашную параллель д'Артаньян – маркиз Кадийяк.

Юбилейные книги, записанные прекрасными исполнителями, стали фирменным блюдом коллег-журналистов Пикуленко и Орлова. С их помощью отмечали круглые даты «Вольво», «Шевроле», «Ауди» и даже «Руссо-Балт». Сейчас авторы работают над историей «Москвича». Ждем!

КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Дитер Цетше останется главой всего концерна «Даймлер», а также отделения «Мерседес-Бенц» минимум до 2016 года. Контракт Цетше истекает в следующем году, однако в концерне пока не уверены, что в ближайшее время удастся найти достойную замену.

Японо-китайский конфликт вокруг спорных островов больно ударил по продажам машин японских марок в КНР. Демонстрациями протеста дело не ограничилось – бойкоту и прямым атакам подверглись шоу-румы, торгующие японскими машинами. Отмечено даже несколько случаев поджога дилерских центров.

В Германии «Опель» запустил уникальную программу возврата не приглянувшихся покупателям машин. Недовольные покупкой вольны вернуть автомобиль продавцу без всяких объяснений и получить всю уплаченную за него сумму. Предложение действует 30 дней после покупки – при условии, что пробег не превысил 3000 км.

Карлос Гон, председатель правления «Рено-Ниссан», считает, что худшие времена для европейского авторынка впереди. В 2013 году, по его мнению, сбыт сократится еще на миллион машин, причем это наиболее сильно ударит по производителям массовых автомобилей, а не по премиум-сегменту.

Концерны «Дженерал моторс» и «Форд» приступили к совместной разработке 9- и 10-ступенчатых автоматических коробок передач. «Джи-Эм» взялся за создание 9-ступенчатых трансмиссий для переднеприводных моделей, а «Форд» проектирует коробки с десятью ступенями, которые будут использованы в пикапах, вседорожниках, спорткарах и заднеприводных моделях обоих концернов. Выход новинок на рынок ожидается не ранее 2015 года.

В первые семь месяцев 2012 года средняя мощность двигателя нового автомобиля в Германии составила 138 л.с. – достигнут исторический максимум. В 2011 году этот показатель составлял 135, а в 2010-м – 130 л.с.

• В 2 РАЗА ВОЛЬШЕ
• НА 10% ДЕШЕВЛЕ
• УНИКАЛЬНАЯ БУТЫЛКА

НАШЕ ФИРМЕННОЕ ПИВО «ЖИГУЛИ БАРНОЕ» В СТЕКЛЯННОЙ БУТЫЛКЕ 1 Л.

Отборный солод, тонкоароматный хмель и артезианская вода, с глубины 320 метров, придают пиву «Жигули Барное» неповторимый вкус. Уникальный процесс брожения занимает 21 день. Это позволяет сохранить тонкий неповторимый аромат жатецкого хмеля, придать пиву легкую освежающую горчинку и полное солодовое «тело». Длительная холодная выдержка гармонизирует вкус пива.

РЕКЛАМА

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ ПИВА ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

БЕЗ КРЫШИ ЗА 10 СЕКУНД

В Лос-Анджелесе прошла мировая премьера кабриолета на базе «Фольксвагена-Нью Битл» нового поколения. Открытая версия получила усиленные днище и передние стойки. Мягкий верх снабжен сервоприводом и может складываться за 10 с на скорости до 30 км/ч. За пассивную безопасность в случае опрокидывания отвечают выстреливающие дуги, спрятанные за спинками задних сидений и активируемые вместе с эйрбегами. Для европейских покупателей предложено семь моторов: от 1,2-литрового TSI в 105 л.с. до 200-сильного 2-литрового. Разумеется, не забыты и дизели. А вот багажник, прямо скажем, маловат: всего 225 л. Правда, предусмотрена возможность складывания спинки задних сидений. В Европе новинку уже можно купить. Когда она будет в России и будет ли вообще, неизвестно. Открытая версия прежнего «Нью Битла» у нас не продавалась.

С РОЗЕТКОЙ ВМЕСТО ПИСТОЛЕТА

Точнее сказать, «вместе»: на 26-м километре МКАД открылась первая универсальная автозаправочная станция, где заправить бак или аккумуляторы могут и обычные автомобили, и электрокары. Пока машин, которым нужна экологическая заправка, в столичном регионе не так уж много, но эксперты прогнозируют рост их количества. Всего с апреля в Москве и области открылось 43 электрозаправки, большинство находится на территории компаний-владельцев электромобилей. Летом ежедневно заряжалось до сотни транспортных средств (правда, значительная их часть – электровелосипеды). Первая общественная электрозаправка открылась в августе у торгового центра в Лефортове; за месяц на ней заправились всего 41 раз.

Почем, однако, обойдутся 100 электрокилометров? Если использовать мощную «розетку» на 50 кВт, способную вдохнуть жизнь за 20 минут, это будет стоить 200 рублей.

«СУБАРУ» И «ХОНДА» ПОСТРОЯТ РОССИЙСКИЕ ЗАВОДЫ

Возможно, уже в конце этого года на заводе АВТОТОР начнется крупноузловая сборка моделей компании «Субару». Речь идет о «Форестере» и «Аутбеке». А в ближайшие два-три года там же, в Калининграде, появится полноценный завод, рассчитанный на ежегодный выпуск от 30 тыс. до 50 тыс. автомобилей. Предварительное соглашение с АВТОТОРом об этом уже подписано.

Еще один японский производитель, «Хонда», по некоторым сведениям, рассматривает вариант открытия сборочного предприятия на Дальнем Востоке. Если японцы выберут этот удаленный регион, то могут теоретически получить льготы по промсборке. Но для этого придется получить особое распоряжение правительства.

ПЬЯНСТВУ БОЙ!

Главной темой на конгрессе по безопасности дорожного движения, прошедшем в Санкт-Петербурге, стала безопасность детей на дорогах. Но страшная авария, случившаяся в Москве, когда пьяный водитель убил на автобусной остановке пятерых детей и двоих взрослых, внесла в повестку форума свои коррективы. В итоговой резолюции озвучены новые предложения по совершенствованию законодательства. Речь идет об очередной волне ужесточения наказаний. Наиболее реальными представляются введение уголовной ответственности за повторное управление автомобилем в нетрезвом состоянии и повышение сроков лишения свободы для тех, кто в пьяном виде лишил жизни одного или нескольких человек.

Участие в конгрессе приняли председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко и глава МВД РФ Владимир Колокольцев.

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА И НАДЕЖНОСТИ ПО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ ЦЕНАМ

LACETTI
от **432 100** руб.*

CRUZE с АКПП
от **618 400** руб.*

Узнайте о специальных предложениях на модельный ряд Chevrolet у официальных дилеров, на сайте www.chevrolet.ru и по телефону горячей линии 8 800 200 00 76.

CHEVROLET

* Предложение действительно с 1 октября по 31 декабря 2012 г. на территории РФ. Цены указаны с учетом специального предложения на автомобили в базовой комплектации: на Lacetti – с учетом розничной скидки 30 000 рублей, на Cruze – с учетом розничной скидки 95 000 рублей. Количество автомобилей ограничено. Не является публичной офертой.

ГРУЗОВИКИ ИЗ КАЛИНИНГРАДА

На АВТОТОРе приступили к выпуску грузовиков «Хёндай». Уже работает линия мощностью до 15 000 машин в год, с нее сходит среднетоннажная модель HD-78. Пока все компоненты поставляют из Кореи, но уже в начале следующего года, как пообещал председатель совета директоров АВТОТОРа Валерий Горбунов, появятся первые российские детали. Планируют в скором времени освоить также сборку других моделей грузовиков (включая седельный тягач) и, возможно, городских автобусов.

ЗА ВАШ СЧЕТ

Московские власти рассчитывают увеличить объемы строительства и реконструкции дорог за счет средств инвесторов, причем в таком качестве могут выступать сами москвичи. «Если компания или частные лица нуждаются в дороге, которая не входит в первоочередные планы правительства Москвы, они смогут сами профинансировать ее строительство», – сообщил глава стройкомплекса столицы вице-мэр Марат Хуснуллин.

Таким образом, можно будет за счет жильцов заасфальтировать подъездную дорогу к их дому, а за счет владельцев торговых центров – построить дополнительные въезды-выезды к этим объектам. Данная схема будет особенно востребована, считает Хуснуллин, на новых территориях Москвы.

ЗАВОДЫ НА КОРАБЛЯХ

Неожиданную идею подкинуло автопроизводителям консалтинговое бюро «Баркави менеджмент». Вместо того чтобы строить цеха для отверточной сборки в странах, где это необходимо для снижения ввозных пошлин, консультанты предложили организовать процесс прямо на океанских судах-автомобилевозах. Места там предостаточно (около 45 000 м^2), дорога долгая, вот пусть специальная бригада и поработает гайковертами. Формально, если судно идет под флагом страны назначения, а сборщики – ее граждане, для таможни это равнозначно созданию завода на родной земле.

ПЛАТНОЕ ПОДМОСКОВЬЕ

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» с 1 октября начала взимать плату на участке с 48-го по 71-й км трассы «Дон» в Московской области. Водителю легкового автомобиля в дневное время проезд обойдется в 30 рублей, ночью (с 00:00 до 7:00) – в 10 рублей. Грузовикам и автобусам «билет» дороже: 15–40 рублей днем и 45–120 ночью, в зависимости от габаритной высоты и массы.

Оплатить проезд можно наличными, с помощью кредитной карты, специальной бесконтактной смарт-карты, транспондера (T-pass). Разрешенная скорость движения на этом участке увеличена с 90 до 110 км/ч; в качестве бесплатной альтернативы предлагается использовать постоянно закупоренное пробками Каширское шоссе.

КОРОТКО

В 90-м по счету ежегодном заезде на гору Пайкс-Пик, что в штате Колорадо, победу среди электромобилей одержала «Тойота-TMG EV P002», которой управлял Фумио Нутахара. Извилистую трассу длиной 20 км (на высоте от 2800 до 4300 м над уровнем моря) он преодолел за 10 минут 15,38 секунды – мировой рекорд в этом классе. Параметры болида: 476 л.с., 900 Н·м, батарея на 42 кВт·ч, максимальная скорость 240 км/ч.

Что такое «Лада-Нива Калифорния»? Это топовая версия нашей славной модели, предлагаемая клиентам в Германии. Кроме эксклюзивного декора автомобиль оснащен сдвижной панорамной крышей «Вебасто» и газобаллонной установкой от компании «Принс», работающей на пропан-бутане. Стоит неувядающая русско-немецкая новинка 14 990 евро.

В Торжке открылся завод концерна «Шелл» по производству смазочных материалов. Новый комплекс мощностью 180 тыс. тонн в год обеспечил 150 рабочих мест и будет поставлять на наш рынок масла не только для легковых и грузовых автомобилей, но и для станочного парка. Все процессы автоматизированы, что, впрочем, очевидно из соотношения мощности предприятия и его штата.

Электромобиль «Рено-Твизи» к зиме приобрел пакет для холодного климата: в нем появились съемные боковые стекла. Стоимость опции – 299 евро.

ДОРОГОЙ!
У НАС БУДЕТ ДВОЙНЯ!

Нужно быстро поменять автомобиль?

АВТО
AVITO.RU

*Сайт автомобильных объявлений №1 в России**

Реклама

*По результатам исследования ЗАО «МАСМИ» за июнь 2012 г.

БЕДНОСТЬ НЕ ПОРОК

Парижский автосалон не показался **Максиму Сачкову** в этот раз ярким и богатым. Что же здесь оказалось не так? Рассуждения автора сопровождают фотографии **Константина Якубова**.

Виновата экономия, стремление снизить издержки. Эта сдержанность чувствуется во всем: я почти не видел шумных и красочных презентаций, стенды скучны и однообразны, даже красивых барышень рядом с автомобилями, неотъемлемую часть любого автосалона, и тех искать приходится. Они-то куда делись? Ринулись подработать в более прибыльные отрасли? (Не подумайте ничего плохого – в нефтяную, к примеру.) И самое главное – явно мало новых машин. Где громкие премьеры «большой немецкой тройки»? Не причислять же к дебютам мирового масштаба полноприводную «копейку» БМВ или пятидверный «Ауди-А3»! А японцы? Неужели только сейчас до Парижа докатились последствия цунами?

Что еще бросилось в глаза? Среди концептов наблюдаю нескончаемый прирост кроссоверов самого разного размера. Всё чаще их позиционируют не как авто для дорог с разным покрытием, а как многофункциональный транспорт для города. Немудрено, что дорожный просвет сравним с клиренсом обычных легковушек да и полный привод становится только опцией.

А двигатели? Экологические нормы становятся все жестче, потому большинство перспективных машин – гибриды, причем подзаряжаемые от розетки. И ДВС все меньше напрямую общается с колесами, чаще крутит генератор.

Четкая тенденция проявилась и среди серийных автомобилей. Сразу несколько фирм – «Пежо», «Ситроен», «Шкода», SEAT – выставили бюджетные модели, рассчитанные на страны третьего мира.

Возможно, еще какие-то тенденции всплывут при непосредственном знакомстве с новинками. Приглашаю прогуляться по выставке.

Смотрите на iPad:
репортаж с выставки

Докатились – БМВ с однообъемным кузовом, передним приводом, трехцилиндровым двигателем! Хорошо, мотор у модели **«ЭКТИВ ТУРЕР»** рядный, хоть какие-то традиции остались непоколебимыми. Откуда взялась такая компоновка, нетрудно догадаться: это платформа будущего «Мини». На ней построят и БМВ-X1 нового поколения – куда же нынче без кроссовера! А серийный вэн, который родится из «Эктив Турер» и, по всей видимости, будет конкурировать с «Мерседес-Бенцем» B-класса, появится уже в следующем году. Под капотом у него, скорее всего, окажется новый 1,5-литровый мотор с турбонаддувом, расположенный, естественно, поперек и собранный по модульной технологии (подробности читайте в следующем номере «За рулем»). Вкупе с электромотором он развивает 190 л.с., причем бензиновый двигатель приводит переднюю ось, а электромотор (кстати, собственной разработки БМВ) – заднюю.

AUDI

Первооткрывателями нового класса – смеси кроссовера и купе – по праву можно считать «Инфинити» и БМВ. Остальные, увидев, что дело выгодное, потихоньку подтягиваются. Так, «Ауди» представила трехдверный концепт **«КРОССЛЕЙН КУПЕ»**, который, судя по размерам (длина 4,21 м, ширина 1,88 м, высота 1,51 м), со временем превратится в кроссовер Q2. Кстати, БМВ и тут на шаг впереди: у баварцев уже есть серийный образец в лице «Мини-Пейсмен». Интересно, сохранит ли «Кросслейн» начинку концепта, когда встанет на конвейер? Например, легчайший кузов из пространственной алюминиевой рамы, а также угле- и стеклопластиковых панелей? Или гибридную установку с двумя электромоторами? Один способен в одиночку разогнать автомобиль до 55 км/ч, а другой связан с 1,5-литровым двигателем TFSI и может работать генератором. Бензиновый мотор обычно включается, только когда заканчивается энергия в литиево-ионных батареях (запас хода на электричестве 80–90 км). Ну и заодно выполняет основную тяговую функцию на высоких скоростях.

SSANGYONG

Идею кроссоверов продолжает развивать «СанЙонг». На этот раз корейцы собрали несколько наработок, перемешали и получили концепт **e-XIV**. Конструкцию дополнили литровым бензиновым двигателем, приводящим генератор, если на борту закончится электричество. А если рассчитывать лишь на запас, хранящийся в литиево-ионной батарее, то не стоит планировать пробеги свыше 80 км. На борту установлена еще одна электростанция – в крышу встроены элементы солнечной батареи. Правда, их мощности хватает только на питание слаботочных бортовых систем.

Новый **MOKKA**

ВЫРВИСЬ ИЗ ПОТОКА!

Автомобили уже в салонах официальных дилеров.

www.opel.ru

Следите за новостями на facebook.com/opelrussia.

Телефон горячей линии: 8 800 200 00 46.

Wir leben Autos.

PEUGEOT

После появления нескольких старших моделей с четырехзначными индексами и парой нулей посередке было бы логично ожидать, что за ними последует и более компактный кроссовер **«ПЕЖО-2008»**. Тем более что попытки уже были – вспомните недавние проекты «Урбан Кроссовер» и HR1. И вот совместными усилиями автомобильных инженеров и дизайнеров из Европы, Китая и Латинской Америки этот автомобиль длиной 4,14 м появился на свет. Представленный опытный образец совсем близок к массовому производству – уже в следующем году кроссовер будут собирать во Франции (Мюлуз), Китае (Ухань) и Бразилии (Порту-Реал). Одним из заявленных силовых агрегатов станет 110-сильный 1,2-литровый турбо из нового семейства бензиновых моторов. Чуть позже обещают гибридные версии. Можно только удивляться, с какой скоростью французская фирма штампует кроссоверы. Пожалуй, на данный момент она располагает самым богатым набором среди конкурентов. Что же, ставка правильная. Посмотрим, как она сыграет.

NISSAN

Еще одно подтверждение того, что одно из главных направлений удара у большинства фирм четко определено, – это кроссовер с электромоторами. **«НИССАН-ТЕРРА»** получает энергию от топливных элементов, установленных под капотом, – очень компактных и с большой удельной емкостью. Переднюю ось крутит электрическая установка «Лифа», а в задние колеса встроены электромоторы от концепта «ПИВО 3». Забавно расположение кресел – в шахматном порядке. Говорят, такая схема улучшает обзор и повышает активную безопасность. «Ниссан» готов хоть завтра выпускать экологически чистые кроссоверы, только дайте водородные заправки.

В 1780-М Я СОБИРАЛСЯ УЙТИ ВО ФЛОТ, НО ИРЛАНДЦЫ НАПОМНИЛИ МНЕ О ТОМ, ЧТО МОЙ ИСТИННЫЙ ДОЛГ – ПРОИЗВОДСТВО ВИСКИ.

-John Jameson

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

SUZUKI

Шесть лет назад «Сузуки» совершила смелый и дальновидный поступок, сменив легковую «Лиану» на кроссовер SX4. Сейчас задача не менее сложная – подготовить преемника. Поэтому концепт **«S-КРОСС»** наделили такой яркой внешностью. Есть что-то общее у него с большим седаном «Кизаши», а в фас так прямо «Вольво»! Новичок вытянулся во всех измерениях, что позволило выкроить больше места для пассажиров и багажа. Уверяют, что внешне серийная версия (она появится уже в следующем году) сильно отличаться не будет. А вот итальянского брата-близнеца у японского кроссовера больше нет – «Фиат» готовит собственную модель на платформе «пятисотки».

PORSCHE

Выпуск пятиметрового хэтчбека «Порше-Панамера» (не важно, что маркетологи назвали его «Гран Туризмо») поверг многих в изумление. Но фирме, видимо, этого недостаточно – теперь придумали универсал **«ПАНАМЕРА СПОРТ ТУРИЗМО»**. Кстати, соседи из Штутгарта представили нечто похожее – «Мерседес-Бенц CLS Шутинг Брейк». Любопытна не только концепция, но и движущая сила. Новая гибридная установка из 333-сильного бензинового V6 и 70-киловаттного электромотора разгоняет авто до сотни примерно за 5 секунд.На подзарядку литиево-ионной батареи уходит 2,5 часа, запаса хода на электротяге хватает на 30 км. Будет ли серийный вариант? Без сомнения! В следующем году элементы дизайна, как и новая гибридная установка, появятся на рестайлинговой «Панамере», а еще через пару лет увидим и сам универсал. Ведь современный состоятельный человек одинаково дорожит комфортом, мобильностью и функциональностью. А кто в полной мере предоставит все это? Пожалуй, только «Порше-Панамера Спорт Туризмо».

МЕСТНЫЕ ОКРЕСТИЛИ
МОЙ ВИСКИ ДАРОМ
БОГОВ. НО ВСЕ ЖЕ
Я ПРЕДПОЧЕЛ, ЧТОБЫ
МЕНЯ НАЗЫВАЛИ
ДЖОНОМ.

-John Jameson

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Работая под крылом мощного концерна, «Смарт» может себе позволить безумные концепты. **«ФОСТАРЗ»** – это автомобиль «для звезд» (так переводится название), сделанный звездами (имеется в виду производитель) ради того, чтобы любоваться звездами. В машину даже встроили видеопроектор, передающий изображение на любую расположенную впереди машины вертикальную поверхность. Фильм или клип можно закачать через «блютус» из смартфона. Во время просмотра крышу лучше снять – в таком кинотеатре можно созерцать звезды не только на экране, но и над головой. После знакомства с новинкой в голове осталась единственная мысль: похоже, мир сходит с ума, а «Смарт» только ускоряет этот процесс.

SMART

sochi.ru
2014

Audi

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Реклама.

Audi Q5

* **Озеро Байкал**
53° 13' с.ш.; 107° 45' в.д.

Россия. Территория quattro®

Audi Q5 с постоянным полным приводом quattro®

Россия — страна, где не привыкли к компромиссам. Сложный характер климатических условий и разнообразие поверхностей созданы для того, чтобы покорять, а не покоряться. Городские магистрали и узкие серпантины, заснеженные равнины и горные перевалы — идеальная территория для quattro®. Технология постоянного полного привода обеспечивает надежное сцепление с дорогой, создавая неповторимое ощущение уверенности и комфорта. Для безопасного движения по всем видам поверхностей, более спортивного и маневренного вождения, с удовольствием, которое не знает преград.

Запишитесь на тест-драйв Audi Q5 у официальных дилеров.

www.audi.ru
Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

Для меня обновленные **«ЛОГАН»** и **«САНДЕРО»** были на выставке объектами номер один. Первая мысль, когда увидел новинки от «Дачии», – загубили идею. Когда разрабатывали первый «Логан», уделили внимание чуть ли не каждой детали, лишь бы сделать добротный, но при этом максимально дешевый автомобиль. И стоило ли так стараться, если теперь решили обвесить машину модными побрякушками, явно чужеродными для нее! Я говорю и о сенсорном экране на центральной консоли, и о круиз-контроле, и о трехцилиндровом 0,9-литровом 90-сильном двигателе TCe 90 с турбонаддувом. Не дороговато ли для бюджетной машины? Впрочем, просмотрев пресс-материалы, успокоился: в минимальных комплектациях по-прежнему присутствуют некрашеные бамперы, механические стеклоподъемники и даже обивки дверей со знакомыми подштамповками вместо дверных ручек. Большинство двигателей для Европы остались прежние – два варианта 1,5-литрового дизеля и 75-сильный бензиновый объемом 1,2 л. Но с какими будут «логаны» в России? Скорее всего, с прежними, которые планируют собирать на АВТОВАЗе, – среди них, например, 105-сильный объемом 1,6 л.

More

AMERICAN BLEND

Найди свое More

МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

18

LEXUS

Одним из самых скучных оказался концепт **«ЛЕКСУС LF-CC»**. Точнее, очень предсказуемым. Это прообраз заднеприводного купе с посадочной формулой 2 + 2, сделанного на платформе модели IS и запускаемого в серию уже в следующем году. Под капотом, естественно, фирменная гибридная установка: мощный электромотор с водяным охлаждением и новый 2,5-литровый бензиновый двигатель. Последний традиционно для гибридных «лексусов» работает по циклу Аткинсона и наделен комбинированной системой впрыска, подающей топливо как во впускной коллектор, так и непосредственно в цилиндр. В определенных режимах это позволяет экономнее расходовать топливо и беречь окружающую среду.

CITROËN

Зачем «Ситроену» два бюджетных седана? Все оказалось логично: **«СИТРОЕН-C4L»** и «Ситроен-С Элизэ» (о последнем – больше) относятся к разным классам. «Элизэ» сделан на платформе сегмента B (на ней же строится хэтчбек C3), пусть и удлиненной, а C4L принадлежит к гольф-классу. Причем и у этой модели база на полных 100 мм больше, чем у хэтчбека C4. Поэтому седан и выглядит, и обставлен богаче. В списке опций есть навигация, биксеноновые фары, обогрев ветрового стекла, пуск двигателя кнопкой. Среди силовых агрегатов я увидел три бензиновых мотора мощностью 115–140 л.с., пятиступенчатую механику и шестискоростной автомат. Кстати, C4L будут собирать и в России.

КЛАССИКА ВНЕДОРОЖНОГО ЖАНРА

SUZUKI Way of Life!

New Suzuki GRAND VITARA

Grand Vitara – настоящая легенда бездорожья, классика, вобравшая в себя более чем полувековой опыт компании Suzuki по созданию полноприводных автомобилей.

При обновленном дизайне мы сумели сохранить черты, любимые нашими владельцами, а лучшие качества автомобиля – полный привод и японская сборка – остались неизменными. Один из лучших в своем сегменте, непревзойденный за пределами асфальта и комфортный в городе, Grand Vitara – это результат классического сочетания качества, надежности, высокого уровня комфорта, безопасности, и потрясающих возможностей на бездорожье. И этот результат, воплощенный в металле и доведенный до совершенства с помощью комплекса современных технологий – то, что можно считать эталоном внедорожного жанра.

Suzuki Grand Vitara – классика внедорожного жанра.

Встречайте обновленный внедорожник Suzuki Grand Vitara!

Реклама. Товар сертифицирован

www.suzuki-motor.ru

Еще в середине 2010 года концерн «Пежо-Ситроен» официально заявил, что готовит конкурента «Логану». И вот результат – соплатформенные **«СИТРОЕН-С ЭЛИЗЭ»** и **«ПЕЖО-301»**, выпускать которые планируют в Испании. По характеристикам «С Элизэ» и 301-й мало отличаются от «Логана». Выходцы из ПСА в длину чуть-чуть недотягивают до 4,5 м (база 2,65 м). Багажник на 506 л, два бензиновых двигателя (72 и 115 л.с.) и дизель (92 л.с.), механическая коробка и автомат. Предусмотрены кондиционер, ABS и система динамической стабилизации, четыре подушки безопасности, аудиосистема с USB и «блютус». Продажи начинаются в Турции и Центральной Европе с ноября, а до России новинки доберутся в будущем году.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

АРАРАТ

ЛЕГЕНДАРНЫЙ АРМЯНСКИЙ КОНЬЯК
1887

Реклама

Вдохнуть поглубже тишины, чтоб окунуться в море звуков

МОМЕНТЫ,
РАСКРЫВАЮЩИЕ
ЧУВСТВА

RENAULT

Именно так и надо представлять новинки. Мимо невозможно пройти: почти два десятка автомобилей на стенде и все – **«РЕНО-КЛИО»**. В Париже показали четвертое поколение этой модели, занимающей одну из первых позиций по продажам в Европе. «Клио» – основоположник нового стиля, предложенного голландцем ван ден Акером, который до «Рено» трудился в «Мазде». На новой платформе поедут заряженные версии RS и «Спорт», универсал и, естественно, кроссовер. Последний будет внешне похож на «Клио», но дорожный просвет и колею увеличат, на колесных арках появятся расширители. А полный привод будет? Пока, увы, нет. На рыночный старт машина выйдет лишь в переднеприводной версии.

OPEL

Подобно «Рено», бросить все имеющиеся силы на презентацию нового маленького автомобиля с великим именем **«АДАМ»** решил «Опель». Никогда еще на презентациях концерна «Джи-Эм» не было сразу тринадцати машин одной модели. Точнее, четырнадцати – еще одна «ездила» по потолку. Сразу создается правильное настроение, когда смотришь на кучку небольших автомобилей (длина 3,7 м, ширина 1,72 м) самых разных окрасов. «Адам» способен не только возить, но еще и доставлять радость. В этом помогут яркая внешность и приятный интерьер, а также многофункциональная мультимедийная система. Единственное, что подпортило настроение, – везти «адамы» (и «клио», увы) в Россию не планируют.

Положитесь на Polo

Автомобили как люди: надежные располагают к себе с самой первой встречи. Доверять своей машине так же важно, как и близкому человеку. Бывают дни, когда вы можете положиться только на него. Volkswagen Polo. Он не подведет.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen.ru

Реклама

sochi.ru 2014

Das Auto.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

CHEVROLET

Российских маркетологов название **«ШЕВРОЛЕ-ТРЭКС»**, написанное латиницей, ввело в ступор. Поэтому в Россию он придет с именем «Трекер», хотя это всего лишь перелицованный «Опель-Мокка». На европейский рынок «Трэкс» выходит с двумя бензиновыми моторами – 1,6 л, 115 л.с. и 1,4 л турбо, 140 л.с., а также с 1,7-литровым дизелем мощностью 130 л.с. Базовый вариант опять-таки переднеприводный, а версия 4×4 – на заказ и только с турбомотором. В России продавать «Трекер» начнут к середине следующего года.

KIA

В современном автомобильном мире не бывает, чтобы представитель нового поколения был мельче предшественника. **«КИА-КАРЕНС»** – редкое исключение. Новые стилистические решения в духе «Сида» куда лучше выглядят на постройневшей фигуре. Продажи в Европе откроются в начале года. Но новый «Каренс» короче, уже и ниже только снаружи. Внутри из-за более совершенной компоновки и удлинившейся примерно на 50 мм колесной базы стало просторнее и пассажирам, и багажу. При таком обилии трансформаций удобно разместить и людей, и вещи не составит труда. Тем более что «Каренс» третьего поколения, как и его предшественника, предлагают в пяти- и семиместном вариантах.

FIAT

Полноприводная модификация **«ФИАТА-ПАНДА»** заслуживает отдельного внимания. Ведь это явно самый маленький кроссовер в мире. От обычной «Панды» внешне его отличают увеличенный дорожный просвет, пластиковый обвес, серебристые накладки внизу бамперов. «Панда 4×4» наверняка продемонстрирует недурные внедорожные качества, что сегодня встретишь нечасто. Ведь у нее отличные параметры геометрической проходимости, постоянный полный привод, а распределением тяги по осям заведует электроника, которая и блокировку дифференциала имитирует. Машину комплектуют шестиступенчатой механической коробкой, причем первая передача здесь очень короткая, специально для езды по плохим дорогам. Покупателям предлагают два турбодвигателя на выбор: бензиновый двухцилиндровый 85-сильный «Твинэйр» объемом 0,9 л, а также 1,3-литровый 75-сильный дизель.

ABSOLUT CATALYST

АБСОЛЮТ КАТАЛИЗАТОР

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

MAZDA

Приятно, когда громкая мировая премьера проходит в Москве. Седан **«МАЗДА-6»** дебютировал в России, а во Францию привезли универсал. Логичный ход: российский рынок более перспективен как раз для седанов, а в Европе среди японских машин среднего класса больше чтут универсалы. Объем багажного отделения 522 л, при сложенных сиденьях он увеличивается до 1664 л. Из предыдущего поколения перешли приятные мелочи, облегчающие погрузку и выгрузку. Например, оригинальная шторка или дополнительные рычажки в багажнике, потянув за которые можно дистанционно сложить одну или обе спинки.

TOYOTA

«Тойота» решилась на смелый шаг и сделала новому **«АУРИСУ»** вполне выразительное «лицо» – каково! Да и корма смотрится броско. Жаль, на боковины фантазии и сил не хватило. Салон – в лучших традициях фирмы: добротный, аккуратный, но скучный. А ведь этот автомобиль рассчитан в первую очередь на молодую аудиторию. Впрочем, это чисто субъективное восприятие автора. По многим параметрам новая машина превосходит предшественницу: легче, просторнее, богаче оснащена. Например, при прежней колесной базе расстояние в ногах задних пассажиров увеличилось на 20 мм, еще на 90 мм вытянулся багажник. Появилась система парковки, которая сама крутит руль, водителю нужно только нажимать на педали и слушать предупреждения о препятствиях.

UZ-DAEWOO
Качество и доступность - наше достоинство!

"Я СВОЙ ВЫБОР СДЕЛАЛ!"

ИГОРЬ ЖИЖИКИН
В РОЛИ АГЕНТА N7

СОЛОВЕЙ
РАЗБОЙНИК

в кино с 22 ноября

центр информационной поддержки:
8 800 100 00 09

www.uzdaewoo.ru

Представительство в странах СНГ

Представительство в Украине: (044) 207-40-00
Представительство в Казахстане: (727) 251-68-96, 250-35-86
Представительство в Белоруссии: (017) 245-56-33
Представительство в Армении: (+374410) 20-96-61, 30-96-64
Представительство в Азербайджане: (+99412) 408-36-90, 408-36-86
Представительство в Молдове: (+37322) 58-11-60
Представительство в Грузии: (995) 857-43-83-84, 859-34-93-97
Представительство в Киргизии: (631) 265-89-3
Представительство в Туркмении: (+99312) 43 61 88

РЕКЛАМА

VOLVO

«Вольво» не хочет отдавать кусок лакомого пирога и расширяет линейку моделей для активной жизни. В Париже представили приподнятый универсал **«V40 КРОСС КАНТРИ»** (кто-то будет называть его кроссовером) на базе нового хэтчбека компакт-класса. Основные отличия от базовой модели: увеличенный на 40 мм дорожный просвет (около 170 мм) и более грозный вид (это заслуга пластикового обвеса и оригинальной решетки радиатора с сотами). Вы, конечно, не сомневаетесь в наличии полного привода? Ха, он только в топовой версии T5. И предназначен скорее для эффектной реализации возможностей мощного двигателя, нежели для штурма бездорожья. Заднюю ось при необходимости подключает электронная муфта «Халдекс», а из внедорожного арсенала есть только система, помогающая спускаться с горы. Я же говорил, это легковой автомобиль, а не вседорожник.

McLAREN

Это случилось! Вечером собравшаяся около стенда «Мак-Ларена» толпа завороженно следила за обратным отсчетом. Покрывало слетело – и перед публикой предстал **«МАК-ЛАРЕН P1»**, преемник легендарного F1, выпускавшегося с 1992 по 1998 год и считавшегося самым быстрым серийным авто в мире. P1 должен вернуть былую славу, отобрав рекорд у «Бугатти-Вейрон». Но творцы «Мак-Ларена» считают, что самый быстрый не тот, кто покажет максимальную скорость, а тот, кто победит на гоночной трассе. Шансы P1 подкрепляет 950-сильный V8 битурбо с системой рекуперации KERS из арсенала Формулы-1. Благодаря технологиям королевы автоспорта и сверхлегким материалам (титан, магний, углепластик) достигнута выдающаяся энерговооруженность: 600 л.с. на тонну массы.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Реклама. Товар сертифицирован.

Уникальная *палитра вкусов* для истинного ценителя виски

Пять поколений мастерства

Уже более 110 лет Grant's дарит своим поклонникам яркий, насыщенный и ароматный виски, исключительно сбалансированный и гармоничный. Наш основатель, Уильям Грант, создал свой первый купаж в 1898 году. На протяжении уже пяти поколений его потомки бережно хранят и передают по наследству секреты мастерства создания великолепного виски. Один из наших классических и самых первых купажей - Grant's Family Reserve - ароматный, насыщенный, с нотами спелых летних фруктов, вишневой сладостью и легким оттенком дыма - является одним из самых любимых и популярных шотландских виски в мире.

Превосходный виски - уникальный вкус

Grant's Ale Cask №1 является первым и единственным в мире виски, прошедшим дополнительную выдержку в бочках из-под Эдинбургского темного эля. Утонченный и элегантный напиток - идеальный баланс свежих летних фруктов, легкой сливочной сладости и нежного крем-брюле.

Другой взгляд на виски

Несмотря на устоявшиеся традиции создания купажей, мы в Grant's всегда открыты к инновациям и созданию чего-то нового и совершенно уникального. В нашей неповторимой коллекции виски Cask Editions мы с гордостью представляем Grant's Sherry Cask №2- первый купаж, прошедший дополнительную выдержку в бочках из-под испанского хереса Олороссо. Каждая дубовая бочка тщательно отбирается нашим Мастером Купажа и привносит в напиток теплые ноты пряностей и специй, сухость дуба, аромат хереса и яркую насыщенную сладость сухофруктов.

Если вы ищете прекрасный подарок или просто хотите провести приятный вечер - любой виски Grant's из нашей коллекции - ваш идеальный и беспроигрышный выбор.

ДЕЛАЕМ ВИСКИ. УЖЕ 5 ПОКОЛЕНИЙ Grant's

LAMBORGHINI

«Ламборгини» выпускает «Гайярдо» с 2003 года. В 2008-м появилась более мощная версия – **«ГАЙЯРДО LP560-4»**: двигатель V10 вырос в объеме с 5 до 5,2 л, а мощность достигла 560 «лошадей». В Париж привезли рестайлинговую версию 560-го. Техническая начинка осталась неизменной, да и внешне непросто отличить старую машину от новой. Вот подсказки: треугольные воздуховоды в бамперах вместо прямоугольных; крышка капота получила прозрачную вставку, через которую виден двигатель. Или взгляните на колесные диски: теперь они черные, с серебристой окантовкой спиц.

MERCEDES-BENZ

Дежавю! Об этом автомобиле я писал больше года назад. И сейчас его выставляют как премьеру? Оказывается, электрический **«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ SLS ЭЛЕКТРИК ДРАЙВ»** как концепт-кар действительно известен довольно давно, а в Париже представили вариант, готовый к производству. Его, как и прототип, приводят в движение четыре электромотора (по два на каждой оси) суммарной мощностью 552 кВт, максимальный крутящий момент 1000 Н·м. С такими данными электрический SLS успешно завоевал титул самого быстрого электрокара. Отметку «100» стрелка спидометра перейдет уже через 3,9 с, максималка ограничена 250 км/ч. При такой схеме очень удобно управлять тягой на каждом колесе, что позволяет бортовой электронике сделать поездки на электромобиле не только интереснее, но и безопаснее. Батареи (550 кг, водяное охлаждение) на 60 кВт·ч для лучшей развесовки спрятали в центральном тоннеле. Быстрая подзарядка занимает 3 часа, от домашней розетки – 20 часов. Впечатляет? Цена тоже: чуть больше 400 тыс. евро.

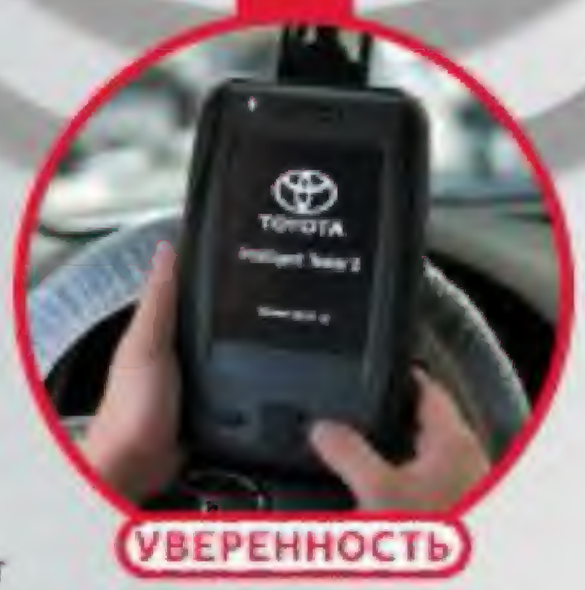
TOYOTA

Официальный сервис Toyota
Ваша Toyota окружена заботой

ОТКРЫТОСТЬ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС TOYOTA

КОМФОРТ



УВЕРЕННОСТЬ

Открытость – это:

- Предварительный прогноз стоимости
- Всегда достоверная информация о стоимости и содержании работ
- Согласование дополнительных работ и их стоимости
- Возможность наблюдать за ходом работ
- Изучение мнения клиентов
- Прямая приемка

Комфорт – это:

- Экономия Ваших усилий и Вашего времени
- Выполнение работ точно в срок
- Дружелюбный персонал
- Особая атмосфера в дилерском центре
- Все для комфортного времяпрепровождения

Уверенность – это:

- Соблюдение стандартов Тойота
- Использование только оригинальных запчастей
- Специализация только на автомобилях Toyota
- Использование специального оборудования
- Контроль качества на всех этапах работ

Реклама

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС TOYOTA

www.toyota.ru

Toyota Управляй Мечтой

«МИНИ-ПЕЙСМЕН». Господи, дай мне сил! Чтобы не только обойти все стенды, но и не запутаться в быстро растущем поголовье «Мини». Напомню, сначала на базе легковой версии сделали кроссовер «Кантримен», а на его основе – купе, которое назвали «Пейсмен». В Детройте показали концепт, а в Париж привезли серийную машину. Трехдверное приподнятое купе (ну просто бессмысленный набор слов!) ниже кроссовера на 31 мм, дорожный просвет уменьшен на 24 мм, а багажник усох на 20 л. Впрочем, 330 л грузового отделения для автомобиля такого размера – совсем неплохо. В салоне традиционно для марки установлено четыре отдельных сиденья. В Россию повезут «пейсмены» с бензиновыми 122- и 184-сильным двигателями, цены стартуют с 995 тыс. рублей. А желающих купить заряженную версию «Джон Купер Уоркс» попросили подождать до середины следующего года.

ПЛЮС НА МИНУС

«Мне настолько понравилось, что сейчас буду ругать»,– сказал Антон Чуйкин, замкнув круг по семи залам парижского автосалона. К тому, что нравится, относишься строже. И даже мелочь может вызвать если не обиду, то разочарование. Поэтому личный короткий рейтинг главных разочарований Парижа-2012 я составил, увы, на стендах любимых марок. При том что в целом мне давно не было настолько интересно на мотор-шоу! У каждой фирмы минимум один остро интересный тебе автомобиль, который хочется не просто осмотреть, а потрогать, посидеть в нем, узнать подробности, обсудить с коллегами. Лучше бы я этого не делал в следующих случаях.

III место: «Вольво-V40 Кросс Кантри». Очень приятный универсальчик 40-й серии доберется в Россию в 2013-м; во Франции показали как бы вседорожную версию. В свое время именно шведы воплотили в жизнь идею полноприводного универсала, перекинув мостик от обычных машин к серьезным вездеходам. И вот на тебе: опускаемся с коллегой на колени, заглядываем под слегка приподнятый V40 ... и не находим полного привода! Как же пересекать родимую кантри? Согласен, полный привод нужен не всем. Но обобщать «не нужен всем» я бы на месте маркетологов поостерегся. Может, стоит подождать следующих версий? Неудобно на коленках-то!

II место: «Шкода-Рапид», «СЕАТ-Толедо». Ставлю их через запятую, поскольку эти машины суть одно и то же. Шкодовский скребок изнутри лючка бензобака, да еще двояковыпуклой формы (дальнозоркие оценили!), – это «симпли клевер». А вот то, что в будущей российской машине некуда пристроить 5-литровую бутыль, – неумно. Правда, когда я объяснил (представился же случай!) г-ну Фаланду, главе «Шкоды», зачем она нужна, он тут же скомандовал инженерам решить вопрос. Хорошо бы так же «симпли клевер» устранить еще одну проблему. Люди выше 180 см не смогут оценить по достоинству ни «Рапид», ни «Толедо» с водительского места: не поместятся! Те, кто перцентилем не вышел, могут сесть за водителем нога за ногу, однако это слабое утешение для остальных. Прокруст знал решение, но нам оно не подходит.

I место: «Рено-Логан». Ждали второе поколение в Москве, а получили всего лишь рестайлинг в Париже. Зачем этому честному трудяге, сделанному по принципу отказа от всего лишнего, газовый упор капота? Ради всего святого, кого он соблазнит прыщиками на бампере? На каких трассах задействовать кнопку, столь подозрительно напоминающую круиз-контроль? При этом всё, что было сделано «не так», осталось на своих местах: и кнопки стекол, и сигнал, и управление печкой, и механизм подъема сиденья. Единственное серьезное улучшение – складывающаяся спинка сзади. О, горькое разочарование и обман ожиданий!

А упор, смотрите-ка, пригодился: через полтора часа после презентации новые «логаны» обнесли загородкой и принялись копаться под капотами...

Drova
Drova
ECOLOGICAL
VODKA
ЖЖЁМ!
РЕКЛАМА
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ОХОТА НА ЧУЖАКА

Прекрасные теплые погоды стоят в средней полосе, увы, недолго. **Михаил Гзовский**, тест-группа и фотограф **Александр Кульнев** решили заранее подготовиться к зиме и выбрать лучшую всесезонную и вседорожную машину, тем более что повод весомый: в Россию приехал новехонький «Мицубиси-Аутлендер»! А еще – модернизированная «Шевроле-Каптива». С флангов наступают ветераны рынка – «Субару-Форестер» и «Ниссан Х-Трейл».

ТРАССИРУЮЩИЕ СНАРЯДЫ

В неделю проведения теста нас ждал сюрприз – закрылся на спецмероприятие Дмитровский полигон. Не беда, отправим кроссоверы в естественную среду обитания. За три сотни километров от столицы их ждут буераки угольных приисков Тульской области и тропинки непокоренного Куликова поля. Выскакиваем на трассу «Дон» и мчим на юг.

Невесомая водительская дверца «Субару-Форестера» захлопывается за мной со звуком дешевой китайской офисной двери – такие устанавливают там, где воришкам нечем поживиться. Интерьер у «Субару» вне времени. В том смысле, что в нем нет ни одной актуальной на сегодняшний день детали, разве что комбинация приборов смотрится более-менее свежо. Салонный пластик, увы, тоже не радует качеством, как и сборка: например, центральный подлокотник болтается. Зато обзорность выше всяких похвал, хотя посадка в машине низкая.

Пускаю двигатель. Теперь понятно, почему люди залипают на «Субару»: звук 2,5-литрового оппозитника чертовски приятен. Увы, на ходу насладиться им в полной мере не выйдет. Мало того, что едешь будто с приоткрытыми стеклами – настолько отчетливо прослушивается шум от дороги, так еще и салон брякает, будто погремушка в руках младенца. В поисках источников дискомфорта добрался до багажника: здесь бренчит не только кассета тканевой шторки, но и домкрат, – он вложен в пенопластовый пенал, который ничем не закреплен внутри запасного колеса, и все это хозяйство нещадно трясется. «Наверняка полку и домкрат можно «доработать», – мелькнуло в голове. Последний раз я подумал о чем-то

подобном в бытность свою владельцем «девятки».

А пока есть другой способ: сделаю музыку погромче (черт, звук тоже неказистый, – включу-ка новости) и абстрагируюсь от аккомпанемента. По трассе «форик» мчит с удовольствием. Раскачка минимальна, усилия на руле хватает, и оно вполне естественно. На удивление расторопен и логичен четырехступенчатый автомат. Но вот платный участок трассы закончился, на удалении от столицы качество полотна упало. С ним упало и настроение. Подвеска, звучно шлепающая, кажется, на каждой прилипшей к асфальту жвачке, оказалась еще и чрезвычайно жесткой, так что дальние марш-броски будут утомительны.

На «Шевроле-Каптива» мне довелось поездить несколько лет назад, тот экземпляр расстроил в основном скучной внешностью. Теперь модель не узнать: унылой физиономии, самым ярким пятном которой был золоченый крест эмблемы, нет и в помине, передо мной грозный прищур фар и наглый зев решетки. Жаль, задняя часть машины осталась без изменений.

На правах рекламы

афала®

- Современное средство для лечения аденомы простаты* и хронического простатита
- Позволяет сохранить потенцию
- Не требует запивания водой

materia medica
Новый путь к здоровью!

Узнайте больше
по телефонам горячей линии:
+7 (495) 681-03-30, +7 (495) 681-93-00
или на сайте www.afala.ru

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

* доброкачественная гиперплазия предстательной железы

Subaru Forester

Кроссовер дебютировал в 1997 году и продержался на конвейере до 2003-го, когда его сменил «Форестер» второго поколения, созданный также на платформе «Импрезы». Нынешнее поколение появилось в 2008 году и было модернизировано в 2010-м.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 и 2,5 л (150 и 172 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4- и 5-ступенчатый автоматы.

КОМПЛЕКТАЦИИ: 2M, YV, WV, TV, TU, RU.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 47 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 088 200–1 787 200 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,5 л, бензин, 172 л.с., 4-ступенчатый автомат, TV, 1 469 500 руб.

Зато в салоне новые приборы, под рукой вместо смешного бублика ручного тормоза кнопка электромеханического «якоря», за доплату можно получить и штатную навигацию (в нашей комплектации ее, увы, не было). На этом фоне нелепо смотрится огромный руль, словно вырезанный из автомобильного каталога десятилетней давности. Сиденья тоже сварганили с размахом – широко расставленные скромные валики боковой поддержки почувствуют лишь XXL-водители, а где-то в креплении салазок ощутим люфт.

Вторым разочарованием предыдущей «Каптивы» стал бензиновый мотор объемом 2,4 л. С тех пор линейку силовых агрегатов перетряхнули, и я получаю огромное удовольствие от огня турбодизеля объемом 2,2 л.

Nissan X-Trail

Модель вышла в свет в 2001 году в Японии и стала первым кроссовером «Ниссан». В 2007-м представили второе поколение, которое пережило фейслифтинг в 2010 году и выпускается по сей день.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 и 2,5 л (141 и 169 л.с.); дизельный, 2 л (150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые механическая и автоматическая, бесступенчатый вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, LE.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия –3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 132 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 042 000–1 513 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,5 л, бензин, 169 л.с., вариатор, LE, 1 488 500 руб.

Chevrolet Captiva

Дебют машины, разработанной корейским отделением «Джи-Эм», состоялся в 2006 году, четыре года спустя стартовали продажи обновленной модели. Собирают автомобиль под Санкт-Петербургом.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,4 и 3,2 л (136 и 230 л.с.); дизельный, 2,2 л (184 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые – механическая и автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: LS, LT, LT+, LTZ.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 120 000–1 360 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,2 л, дизель, 184 л.с., 6-ступенчатый автомат, LT+, 1 335 000 руб.

Да, огневой мотор, при том что искра для зажигания ему самому не нужна. Особенно приятен мощный выстрел с городской скорости при обгоне. Удивительно, но при этом вибраций практически нет (в отличие от скрипов!) – идентифицировать мотор на «тяжелом топливе» можно лишь по стрекоту на холостом ходу, и то с улицы.

Есть и претензии: автомат тормозит, когда, допустим, вы лениво подкатываетесь к светофору, а потом резко давите на газ. Но эту задержку вскоре начинаешь предугадывать – и смиряешься.

«Ниссан» монументален и строг как визуально, так и на ходу. «Квадратно-гнездовая» передняя панель с ящиком для мелочовки и подстаканниками над дефлекторами обдува как минимум необычна; командирская посадка

Mitsubishi Outlander

Модель первого поколения дебютировала в Японии под названием «Эйртрек». Имя «Аутлендер» получило второе поколение, которое вышло в 2005-м. В нынешнем году ему на смену пришла модель третьего поколения, дебютировавшая весной в Женеве.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 и 2,4 л (146 и 167 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Inform, Invite, Intense, Instyle, Ultimate.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 119 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 969 000–1 419 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,4 л, бензин, 167 л.с., вариатор, Instyle 4WD, 1 309 000 руб.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ГАЗ

Реклама

РАСПРОДАЖА а/м ЕВРО 3

ВЫБЕРИ АКЦИЮ

Скидка на автомобили с газобаллонным оборудованием: [1]

- автомобиль с ГБО по цене бензинового [1]
- экономия на топливе 38% [2]
- гарантия производителя

Заводская установка ГБО на весь модельный ряд ГАЗель БИЗНЕС

320 руб. в день за Ваш новый автомобиль: [3]

- Кредит до 2-х лет без переплаты на весь модельный ряд [3]
- Лизинг без переплаты [3]

Скидка на полный привод: [4]

- автомобиль 4Х4 по цене автомобиля 4Х2 [4]
- широкий модельный ряд

Trade-in от производителя:

- выгода при покупке нового автомобиля до 70 тыс.руб. [6]
- гарантия безопасности

Специальные условия для корпоративных клиентов:

- индивидуальные скидки
- сервисные контракты
- Экспресс лизинг на весь модельный ряд

VIP - СЕРВИС с каждым автомобилем по картам ГАЗ КЛУБ: [7]

- Бесплатная техпомощь на дороге, скидки на сервис и запасные части по программе ГАЗ АССИСТАНС
- Удобство и экономия при заправке по ТОПЛИВНОЙ КАРТЕ по всей территории РФ.

ДО 31 ДЕКАБРЯ! 8-800-700-0-747 azgaz.ru

Срок действия акций до 31.12.2012. Организатор акции: ООО «Коммерческие автомобили – Группа ГАЗ». Предложение действительно на территории РФ. Все информация, касающаяся экономии Клиента при покупке автомобиля «ГАЗ», носит информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями статьи 437 (2) Гражданского кодекса РФ. 1.Скидка в размере 30 000 рублей на цельнометаллический фургон и микроавтобусы «ГАЗель-Бизнес» (в т.ч. спецтехника на их базе), оснащенные ГБО заводской установки. 2.По сравнению с а/м ГАЗель-Бизнес с бензиновым двигателем УМЗ. Данные по цене топлива усреднённые, могут варьироваться в зависимости от региона. 3.Субсидированная ставка по кредиту отражает затраты клиента на покупку а/м в кредит на основных условиях программы при предоставлении официальным дилером «ГАЗ» льготной розничной цены а/м, что сопоставимо расходам на кредит со ставкой 0% годовых. Основные условия программы: кредит в рублях, срок 24 мес., первоначальный взнос от 50% стоимости а/м, процентная ставка в кредитном договоре 13,9%, комиссия отсутствует. Сумма кредита: минимальная – 180 тыс.руб., максимальная – 5 млн. руб. Условия кредитования распространяются только на а/м марки «ГАЗ» категории В. Размер ежедневного платежа рассчитан при вышеуказанных условиях кредитования по программе «Авто ГАЗ Стандарт» с предоставлением льготной цены от производителя. Для расчета принята стоимость а/м ГАЗ-2310-288 (1-сл.) - 458 500 руб. Кредит предоставляется ЗАО «ВТБ24» (лицензия ЦБ РФ №1623 от 17.11.2006). При погашении кредита через иные организации и платежные системы взимается комиссия за перевод средств. В случае несвоевременной уплаты процентов и возврата кредита с заемщика взимается 0,6% от суммы неуплаченных в срок процентов и части непогашенной суммы задолженности за каждый день просрочки. Обязательно страхование ОСАГО. Решение о выдаче кредита или отказе в выдаче кредита принимается банком-партнером. Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком-партнером. Подробности на сайте www.vtb24.ru. 4.Скидка в размере 50 000 рублей на полноприводные а/м «ГАЗель-Бизнес» и «Соболь», в т.ч. спецтехника на их базе. 5.Лизинговая компания-партнер – ООО «Элемент Лизинг». Программа без переплаты возможна при определенных условиях. Подробности уточняйте в ближайшем офисе ООО «Элемент Лизинг» (адреса офисов на сайте www.elementleasing.ru), либо на сайте azgaz.ru. 6. Для расчета принята цена а/м ГАЗ-330273-388 с кружк контролем – 790 500 руб. В рамках программы при приобретении нового а/м «ГАЗ» (любая модификация) в обмен на подержанный коммерческий а/м (производимый не на предприятиях «Группы ГАЗ» и имеющий разрешенную максимальную массу (в соответствии с п. 14 ПТС) от 2400 кг до 8000 кг) или легковой автомобиль «УАЗ», комплектный и находящийся в исправном техническом состоянии Клиенту будет предоставлена скидка в размере 40 000 руб. Подержанный а/м должен находиться в собственности Клиента или Клиент имеет право распоряжаться а/м на основании генеральной доверенности. При покупке данного а/м в кредит или лизинг с помощью заемных средств предоставленных финансовыми организациями-партнерами (информация об организациях-партнерах на сайте azgaz.ru) Клиенту будет компенсирована часть стоимости а/м (до 4% от цены автомобиля с учетом предоставленной скидки в рамках фирменной программы trade-in). Сумма компенсации составит до 30020 рублей. В случае приобретения нового а/м марки «ГАЗ» сумма предоставленной компенсации может измениться.

и квадратная челюсть капота, просматриваемая с водительского места, придают водителю уверенности. Удивительно, но наиболее мягкое в квартете кресло «Х-Трейла» понравилось нашим экспертам больше прочих: диапазоны регулировок, удобство, фрикционные свойства – всё на высоте.

Судя по секундомеру, скорость «Ниссан» набирает быстрее, чем может показаться водителю. Но он в любом случае медленнее «Каптивы» и «Форестера». Даром что здесь стоит 2,5-литровый бензиновый мотор. Виной тому зудящий на одной ноте вариатор и задумчивость акселератора. На крейсерской скорости «Ниссан» покачивается, но ненавязчиво. Зато все нюансы дорожного полотна остаются для путешественников незамеченными. Хорошо машина справляется и с крупными неровностями. А вот активного руления «Ниссан» не любит: руль не слишком информативен, реакция на его поворот следует с запозданием. При этом машина заметно кренится, а короткий снос прерывается глубоким заносом. Причем, если вы не попытаетесь исправить ситуацию самостоятельно, система стабилизации так и останется безучастной к этим экзерсисам.

Чем ответит оппонентам новичок? При первом знакомстве «Аутлендер» показался простоватым по дизайну и оформлению салона. Но всё познается в сравнении: на фоне сегодняшних соперников «Мицубиси» смотрится явно современнее. И фундаментальный облик, и мягкий пластик передней панели сейчас понравились. В салоне смущает рядок заглушек под левым дефлектором – интересно, какие такие блага получит американский покупатель, на которого традиционно обрушивается россыпь опций? Над блоком климата рядом с кнопкой аварийки тоже заглушка, а по бокам индикаторы отключенных подушек безопасности пассажира и непристегнутого ремня, – смотрится эта композиция аляповато. Зато наконец-то у «Аутлендера» рулевая колонка регулируется не только по углу наклона, но и по вылету.

На холостом ходу «Мицубиси» безупречен. Выплываем на шоссе: из всех шумов доминирует гул 2,4-литрового бензинового двигателя в форсажном режиме, но звукоизоляцию модели явно подтянули – на фоне других участников теста новый «Аутлендер» тихоня. А вот двигатель наименее мощный не только на бумаге, но и по факту. Разгон до 100 км/ч занял 11,7 с – на секунду больше, чем у «Х-Трейла» и «Форестера», не говоря уже про «реактивную» «Каптиву» с ее 10,3 с.

Электроусилитель, призванный экономить топливо, хорош на средних

ЗЕЛЁНАЯ МАРКА
Главный печатный орган Главспирттреста • №81
Среда, 18 июля
НОВАЯ ФОРМА КАЧЕСТВА
Мы сохранили ГЛАВНОЕ!
Новый оригинальный дизайн
Новые степени защиты
Уникальная крышка-кепка
Время течет, но в душе каждого живут простые вечные ценности, которые были, есть и будут важны для всех поколений: забота о близких, радость общения, значимость настоящей мужской дружбы...
По данным, опубликованным в мартовском номере авторитетного английского издания «The Spirits Business» в 2007 году в тройку самых продающихся в мире наряду с известными заграничными Smirnoff и Absolute вошла российская водка «Зелёная марка».
Уже не первый год международные эксперты регистрируют растущую в мире популярность традиционного русского алкогольного напитка водки. В то же время большинство водочных торговых марок, представленных на заграничных прилавках никакого отношения к России не имеют. Но в прошлом году ситуация похоже изменилась. В мартовском номере профильного английского издания «The Spirits Business» опубликован рейтинг 32 самых известных марок.
Серии региональных турниров на призы от «Зелёной марки» – водки №1 в России стали уже доброй традицией – известный бренд плавомерно поддерживает русский бильярд – как на Родине, так и за рубежом. И такой интерес вполне объясним – мир «Зелёной марки» по своему духу и атмосфере близок миру бильярда – классической мужской
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ!
РЕКЛАМА
ЗЕЛЁНАЯ МАРКА
Главспирттрест
ВОДКА
ЗЕЛЁНАЯ МАРКА
Традиционная
Бут № АВ 354659
ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

SUBARU FORESTER

Интерьер «Субару» соткан из жесткого и бюджетного пластика.

Приборы «Форестера» хороши: пижонский забег стрелок на старте и плавное затухание при выключении зажигания.

Бесхитростная схема управления микроклиматом «Субару» понятна с первых секунд общения.

Архаичный, казалось бы, 4-ступенчатый автомат не вызвал негатива: работает коробка без задержек, разве что передачи растянуты.

CHEVROLET CAPTIVA

Скучные на вид приборы тем не менее неплохо справляются со своей основной задачей – информировать.

Индикация выбранной температуры и распределения потоков в «Каптиве» выводится на дисплей в верхней части панели, а это неудобно.

Шестиступенчатый автомат для дизеля свой, хорошо подогнанный по части передаточных чисел под специфические тяговые характеристики мотора.

Интерьер «Каптивы» не оставляет ярких воспоминаний. Разве что огромный руль родом из прошлого века.

NISSAN X-TRAIL

Аскетичный интерьер вторит мужественной, угловатой внешности.

Приборы не утомляют глаз и не требуют привыкания.

Регулятор на туннеле превращает переднеприводный «Ниссан» в полноприводный и позволяет замкнуть муфту задних колес.

Вариатор «Х-Трейла» работает с ощутимыми задержками, ухудшая темп разгона.

MITSUBISHI OUTLANDER

Привилегия дорогих версий – большой цветной дисплей маршрутного компьютера.

Отныне на «Аутлендере» доступен раздельный климат-контроль.

Под рычагом вариатора «Аутлендера» – кнопка управления режимами полного привода.

Внутреннее убранство «Аутлендера» частично из мягкой пластмассы. Но следы экономии все равно заметны.

Внешность обманчива: у «Форестера» лучшие показатели геометрической проходимости, подкачали лишь сугубо асфальтовые шины.

«Музыка» в «Субару» выглядит и звучит незатейливо.

Сзади в «Форестере» втроем лучше не ездить: передний подлокотник не оставляет места для ног среднего пассажира.

скоростях. Набрав крейсерские 110 км/ч, я начал воспринимать его неоднозначно: искусственность при отклонении баранки на небольшие углы стала смущать. Плавность хода хороша, но, в отличие от «Ниссана», «Мицубиси» чуть покачивает кормой. Похожую картину мы наблюдали на его младшем брате ASX, только в преувеличенной форме. Здесь же ничто не мешает мчать по заплатанному асфальту – «паркетник» уверенно держит прямую, вибрации на руль практически не приходят.

СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩИХ

Помогите! Тонем! Я подал SOS при форсировании речки на «Форестере». Всё верно – ведь он лесник, а не инспектор рыбнадзора. Машина вначале уверенно шла по броду, но спустя несколько секунд под ногами водителя захлюпало. Все же доехав до берега, добрую минуту наблюдали за ручейками, струящимися из дренажных отверстий в порогах и лонжеронах. Нахлебавшегося «Форестера» решили

Квадратные подстаканники? Удивляют, но удобны!

Багажник самый скромный в тесте. Открывая его, будьте осторожны: гидравлические опоры уносят дверь вверх с неожиданной прытью.

После такого купания в машине запахло болотом. Оказалось, вода проникла в салон через дренажные отверстия.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

ŠKODA Octavia
Наполнена яркими эмоциями!

ŠKODA Octavia добавляет вашей жизни положительных эмоций: больше свободы, больше ярких впечатлений для всей семьи! **ŠKODA Octavia** оправдывает ваши ожидания о вместительном и удобном семейном автомобиле.
Сочетание передовых технологий и традиционного качества, комфорта и надежности, вместительности и безопасности позволит вам наслаждаться яркими эмоциями и впечатлениями со **ŠKODA Octavia** в полной мере!

Узнайте больше о **ŠKODA Octavia.** Пройдите тест-драйв у официального дилера ŠKODA.

sochi.ru 2014 | ŠKODA ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

8 800 555 01 01 www.skoda-auto.ru

Реклама.

Главный враг «Каптивы» на бездорожье – широкий пластиковый скребок нижней кромки бампера.

Дополнительный бардачок в передней панели в солнечную погоду отражается в стекле.

В «Каптиве» среднему пассажиру удобно, поскольку напольный туннель отсутствует.

больше не топить и отправили в гору. Оказалось, он лихо преодолевает самые крутые подъемы и без проблем стартует с середины склона.

В колее «Форестер» тоже чувствует себя королем – минимальные свесы и солидная защита моторного отсека и заднего редуктора (весьма полезная опция!) позволяют не слишком переживать за сохранность движимого имущества. К тому же у «Субару» наибольшие ходы подвесок, помогающие избегать диагонального вывешивания.

Геометрию «Каптивы» мерили, как будто переднюю «губу» уже оторвали, иначе настоящий угол въезда получился бы просто смехотворным. Но даже с этой форой «Шевроле» уступил другим участникам теста.

«Купание белого коня» тоже прошло не без приключений: под водой оказался шкив привода ремня гидроусилителя. Сначала мы услышали характерный свист, а затем упала производительность узла. Дизель легко вывез «Каптиву» на середину склона, и спустя секунду на панели зажглась лампа недостаточного уровня масла, хотя залито оно было по максимуму.

«Можете оторвать эту треснутую «юбку», – сказали нам при выдаче машины, – мы уже заказали и ждем новую». Думаем, и ее хватит ненадолго...

«Каптива» одна из немногих в классе предлагает третий ряд сидений.

Относительно длинноходная подвеска «Шевроле» – несомненный плюс вне дорог.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

«Ниссан» внушает уверенность на бездорожье благодаря хорошо настроенной системе полного привода.

Персональные воздуховоды – привилегия лишь пассажиров «Ниссана».

Рослые пассажиры упираются коленями в спинки передних сидений.

Ехать вниз оказалось гораздо приятнее – спасибо эффективной системе спуска с горы.

Аналогичного помощника нашли и у «Ниссана», но скорость, с которой машина сама катится с крутых горок, оказалась великовата. «Х-Трейл», как и «Форестер», – обладатель длинноходной подвески, поэтому диагоналка ему до поры до времени не страшна.

Порадовала и солидная стальная защита моторного отсека.

«Растут лимоны на крутых берегах, на высоких горах – короче, ты не достанешь», – это про «Аутлендер». Взобравшись на середину крутого косогора, он не захотел лезть выше: мотор ревел, а колеса просто отказывались вращаться – типичная картина «буксующего» вариатора. Так что сложные участки лучше преодолевать ходом, благо «Мицубиси» тоже оснащен в базе солидной стальной защитой. Но по геометрии у «Аутлендера» троечка: самые длинные свесы, а под задним еще и запаска висит, притом довольно низко. Добавьте сюда короткоходные подвески, и станет ясно: не видать ему не только лимонов. Картофельное поле тоже лучше объехать стороной.

Один из бонусов салона «Х-Трейла» – охлаждаемые подстаканники.

Бесспорно, лучший багажник теста – у «Ниссана»: раскладывать поклажу по полочкам тут одно удовольствие.

«Х-Трейл» ходом преодолевает участки средней сложности благодаря длинноходной подвеске.

Реклама

Стань одним целым

Доверься стихии... и стихия станет частью тебя

Доверься шинам... и дорога станет частью тебя

UEFA EUROPA LEAGUE™ OFFICIAL PARTNER

Winter i*cept evo

Исключительные свойства на зимних дорогах

Winter i*Pike

Идеальное решение для зимних дорог

Winter i*cept iZ

Winter icept iz — новый стандарт устойчивости и эффективности на заснеженной и обледенелой дороге

hankook driving emotion

hankooktire.ru

Покорение стихий никогда не было коньком «Аутлендера», тем не менее у него трансмиссия с возможностью блокировки муфты.

Скорости можно переключать под-рулевыми лепестками – между прочим, магниевыми.

По части простора на заднем сиденье с «Аутлендером» в нашем квартете может соперничать лишь «Каптива».

ГРЯЗНАЯ РАБОТА

Есть грязь лечебная, а мы нашли учебную – в живописных окрестностях Куликова поля. У всех участников в приводе задних колес многодисковые муфты, но качество работы привода разное.

Штурмуя грязь, водитель «Субару-Форестер» полностью доверяет электронике. Муфта распределяет момент между передней и задней осями в зависимости от пробуксовки, причем делает это быстро. Блокировка дифференциалов имитируется работой тормозов, и тоже весьма эффективно. Стреножили «Субару» только шины с дорожным протектором. Они моментально «замыливались», и машина принималась буксовать, – однако до перегрева муфты на сей раз не дошло.

Как и в «Форестере», водитель «Каптивы» не имеет возможности самостоятельно выбирать режимы трансмиссии. На сухом асфальте тяга передается на переднюю ось, однако при пробуксовке электроника приходит

Сесть на мель? В «Аутлендере» – запросто: поможет висящая над дорогой запаска.

Багажник-органайзер – только для машин с 2,4-литровым мотором.

На серьезное бездорожье в «Мицубиси» лучше не соваться – у него небольшие углы въезда-съезда.

ELITECH®

ТЕХНИКА ELITECH-
ВСЕГДА НА ОТЛИЧНО!

Генератор
ELITECH БЭС 6500Д

Оснащение

*2 розетки 230В-16А
*1 розетка силовая 230В-32А
*Дистанционное управление
*Защита от перегрузки и перегрева
*Максимальная мощность 5,5 кВт

Особенности

Предназначен для работы с электроинструментом, проведения ремонтных работ, резервного питания офисного оборудования, бытовых приборов, запуска легкового автомобиля в холодное время года. Оптимален для удаления от объектов, для мощных нагрузок (32А) при работе с силовым оборудованием (сварочные аппараты, отбойные молотки, насосы и др.).

Спрашивайте продукцию ELITECH в магазинах авторизированных дилеров по всей территории Российской Федерации, имеющих на своих складах весь ассортимент оборудования, запчастей и принадлежностей, осуществляющих гарантийное и сервисное обслуживание. Реклама.

www.elitech-tools.ru

Многоканальная линия
8 800 100 51 57
(по РФ звонок бесплатный)

ПРИЯТНОГО АППЕТИТА

Вдоволь полазив по грязи, мы обнулили бортовые компьютеры и отправились домой. Несколько сотен километров по трассе и городским пробкам со сменой водителей привели к интересным результатам по расходу топлива. Наиболее прожорливой оказалась... дизельная «Каптива»! Компьютер «Шевроле» вывел 10,5 л/100 км. Вероятно, виной тому заметно бóльшая по сравнению с конкурентами снаряженная масса. Вторым в рейтинге «аппетитных» кроссоверов стал «Х-Трейл», расходующий в среднем 9,8 л бензина. Явно задушенный экологами мотор «Аутлендера» потребовал немногим меньше топлива – 9,3 л. Ну а лидером в экономичности, вопреки ожиданиям, стал «Форестер» с показателем 9,0 л на 100 км пути.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SUBARU FORESTER	CHEVROLET CAPTIVA	NISSAN X-TRAIL	MITSUBISHI OUTLANDER
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4560/1780/1700/2615	4673/1849/1727/2707	4630/1785/1770/2630	4655/1800/1680/2670
колея спереди/сзади	1530/1530	1569/1576	1530/1535	1540/1540
Объем багажника, л	450/1660 (VDA)	477	479/1773	н.д.
Радиус поворота, м	5,3	5,9	5,4	5,3
Снаряженная/полная масса, кг	1495/н.д.	1855/2540	1623/2050	1495/2210
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2	9,6	10,3	10,5
Максимальная скорость, км/ч	185	188	185	195
Топливо/запас топлива, л	А95/60	ДТ/65	А95/65	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,5/7,5/9,3	8,5/5,5/6,6	12,0/7,7/9,3	10,6/6,4/7,9
Выбросы CO_2, г/км	220	174	н.д.	225
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Оп4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	2498	2231	2488	2360
Степень сжатия	10,0	16,3	9,6	10,5
Мощность, кВт/л.с.	126/172 при 5800 об/мин	135/184 при 3800 об/мин	124/169 при 6000 об/мин	123/167 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	235 при 4100 об/мин	400 при 2000 об/мин	233 при 4400 об/мин	222 при 4100 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А4	А6	А6 (CVT)	А6 (CVT)
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,79/1,55/1,00/0,69/–/–/2,27	4,58/2,96/1,91/1,45/1,00/0,75/2,94	2,35–0,39/1,75	2,35–0,39/1,75
Главная передача	4,44	2,89	5,80	6,47
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/55R17	235/55R18	225/55R18	225/55R18

на помощь, подавая часть момента назад. Пропорция может достигать 50:50. Трансмиссия имитирует блокировки дифференциала, притормаживая буксующее колесо.

Работает вся эта кухня на четверку: задержка в подключении задних колес достигает секунды и, чтобы замкнуть муфту, приходится поддавать газу. А это уже чревато перегревом фрикционов и отключением задних колес.

Отличие «Ниссана Х-Трейл» в том, что водитель имеет возможность сам выбрать режимы селектором на центральном туннеле. *2WD* предназначен для движения по ровному асфальтовому покрытию с минимальным расходом – здесь на передние колеса подается 100% крутящего момента. В *Auto* момент идет приоритетно на передние колеса, однако в случае пробуксовки хотя бы одного из них достанется и задней оси. Максимальное соотношение тяги между передком и задком в этом режиме – 50:50. *Lock* блокирует муфту, а крутящий момент распределяется между осями в соотношении 57:43. Воспользоваться блокировкой можно до 30 км/ч.

Арсенал «Ниссана» хорошо справляется со средней сложности бездорожьем, но следует трезво оценивать возможности техники. Длительное буксование приводит к отключению полного привода (по причине перегрева муфты) и падению крутящего момента – так электроника бережет от поломки вариатор.

Полный привод «Мицубиси-Аутлендер» – Multi-Select – включается кнопкой у основания рычага коробки

RENAULT LOGAN

МЫ НИЧЕГО НЕ ОБЕЩАЕМ
МЫ ГАРАНТИРУЕМ

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ
ПРИ ПОКУПКЕ В КРЕДИТ[1]

www.renault.ru

RENAULT LOGAN — легендарная надежность по доступной цене от 339 000 р.[1]

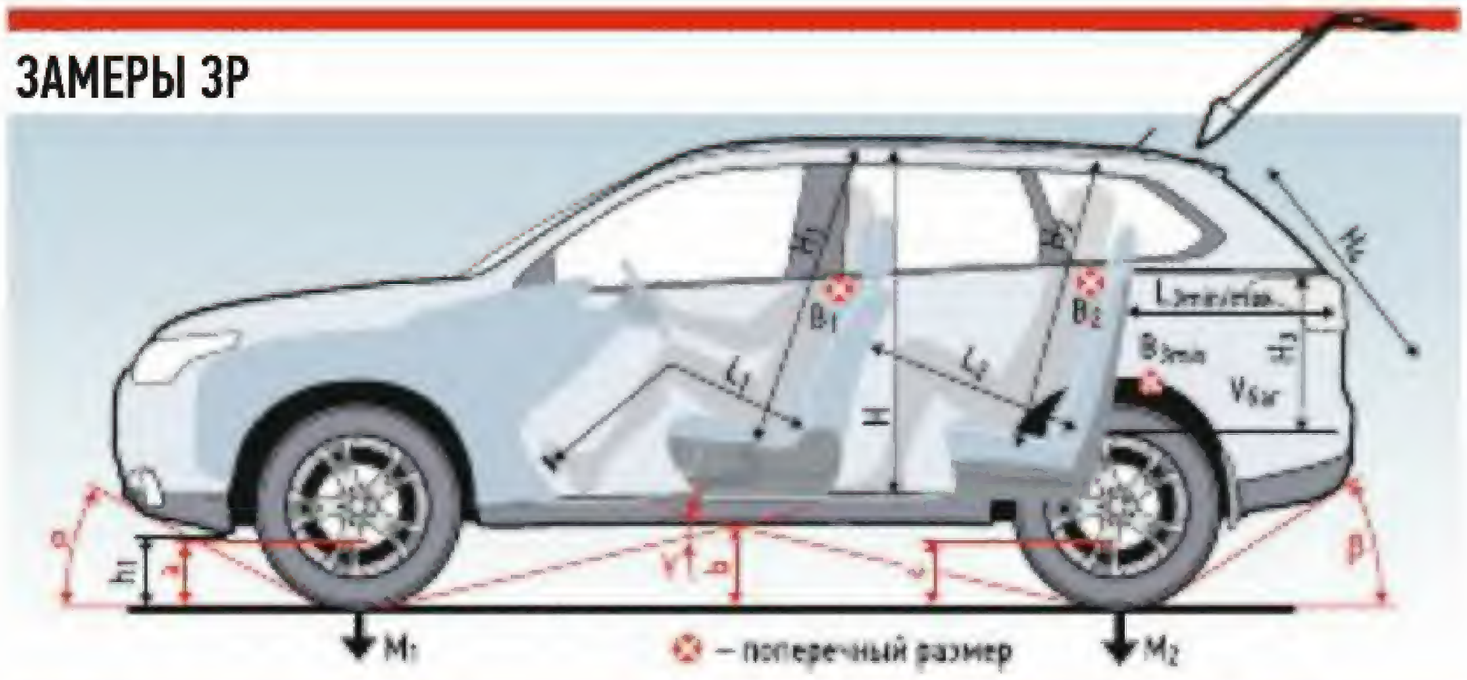
- Продленная гарантия 3 + 2 года (5 лет) или 100 000 км пробега при покупке по программе RENAULT Credit[1]
- Линейка надежных и экономичных двигателей 1,4 л и 1,6 л
- Автоматическая и механическая коробки передач
- Адаптация к холодному климату
- Стальная защита двигателя
- Просторный салон и вместительный багажник (510 л)

DRIVE THE CHANGE*

Renault рекомендует elf

[1]Срок гарантии 3 + 2 года (5 лет) по карте Продленной гарантии или 100 000 км пробега при покупке по программе RENAULT Credit (RENAULT Кредит). Расходы покупателя по программе RENAULT Credit (RENAULT Кредит) на покупку карты Продленной гарантии на 2 года компенсируются соразмерным снижением предложенной розничной цены на автомобиль. Настоящее предложение не является публичной офертой и действительно до 30.11.2012 для автомобилей Renault Logan 2012 года выпуска. Кредит предоставляется ЗАО КИНКредитБанк. Дополнительная информация по телефону 8 800 700 79 97 (звонок по РФ бесплатный) или на www.renault.ru. *Рекомендованная цена на версию Authentique (Аутентик) 1.4 МКПБ без учета стоимости окраски металлик. *Управляй переменами. **Качество Renault. Реклама.

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	Погрузочная высота, мм
SUBARU FORESTER	925–1125	665–900	1205	995	945	1400	1400	940/1710	1075	410	875	670
CHEVROLET CAPTIVA	880/1085	600/840	1265	1060	1010	1460	1450	1030/2040	970	385	915	770
NISSAN X-TRAIL	940–1180	615–850	1230	1010	925	1440	1410	1060/1760	1230	440	785	620
MITSUBISHI OUTLANDER	930–1165	710–930	1270	1050	985	1445	1425	1000/2020	1020 (арки)/ 1360	390	875	720

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	Просвет, мм			Угол, градусы		
	a	b	c	α	β	γ
SUBARU FORESTER	215	225	220	34	33	19
CHEVROLET CAPTIVA	170	200	200	20 (без фартука)	23	18
NISSAN X-TRAIL	200	210	205	27	25	18
MITSUBISHI OUTLANDER	180	200	200	23	23	18

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
SUBARU FORESTER	7	8	9	8	7	7	8	7	9	7	7	8	9	7	9	7,8
	+ Геометрическая проходимость и обзорность, динамика, азартная управляемость.								– Шумный и жесткий, мало места во втором ряду, небольшой багажник.							
CHEVROLET CAPTIVA	7	8	8	9	9	8	8	8	8	8	8	7	7	9	8	8,0
	+ Просторный салон, полноценный третий ряд сидений, отличный экономичный мотор, развитый сервис.								– Плохая проходимость, неудобные сиденье водителя и управление климат-контролем.							
NISSAN X-TRAIL	9	8	8	8	7	9	8	8	7	8	9	7	9	8	7	8,0
	+ Удобное водительское сиденье, хорошая плавность хода, огромный функциональный багажник, возможность блокировки муфты.								– Тесный второй ряд, валкость, нераздельный климат-контроль, вероятность перегрева вариатора вне асфальта.							
MITSUBISHI OUTLANDER	8	8	8	8	9	8	7	8	8	9	9	8	8	9	8	8,2
	+ Тихий, подвеска на асфальте комфортная, салон просторный.								– Раскачка, короткоходная для бездорожья подвеска, вероятность перегрева вариатора и муфты на бездорожье.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

передач и предполагает три режима. *4WD Eco* (у прежней модели на его месте был чисто переднеприводный *2WD*) в нормальных условиях подает крутящий момент лишь вперед, однако в случае пробуксовки подключит и заднюю ось. *4WD* Auto по умолчанию задействует задние колеса уже на сухом асфальте. Наконец, *4WD Lock* блокирует многодисковое сцепление в приводе задних колес.

Как и у «Ниссана», длительная пробуксовка в этом режиме чревата перегревом муфты – придется перекурить минут пятнадцать, чтобы ее остудить. Есть риск «подпалить» и вариатор.

Как гласит один из постулатов евклидовой геометрии, от всякой точки до всякой точки можно провести прямую. Наш эксперимент доказал: самая прямая прямая получается у «Форестера» и «Х-Трейла». «Каптиве», чтобы не ездить в обход, не мешало бы «закатать губу» и обзавестись защитой двигателя, а «Мицубиси» подвели скромные клиренс и углы съезда-въезда.

Но, положа руку на сердце, не жалко ли отправлять таких красавцев на верную смерть в... сами знаете где? Оторванные брызговики и аэродинамические щитки, помятые пороги больно видеть даже на тестовых автомобилях, не говоря о своих. Что до обычной ежедневной эксплуатации, то «Аутлендер», даром что «чужестранец» (так переводится его название), показал себя универсально подходящим для российских условий. ЗР

Михаил Гзовский:

«Наша балльная система беспристрастно выявляет наиболее практичный и сбалансированный автомобиль. Если бы в ней предусматривался бонус за эмоциональность, я, пожалуй, отдал бы его «Субару».

ООО «ФИТОФАРМА». Товар сертифицирован. Реклама

КРАСОТА и ЭФФЕКТИВНОСТЬ В ОДНОМ ФЛАКОНЕ

Как быстро пролетело лето. А за ним вдогонку и бабье лето…

Не успеешь глазом моргнуть – вот и новый год уже совсем рядом.

Я, как человек основательный, ко всем праздникам готовлюсь заранее – и место встречи бронирую пораньше, чтобы потом в конце декабря не метаться по городу в поисках свободных кафе или клубов, и костюмчик придумаю заранее… - мы всегда встречаем Новый год большой компанией и устраиваем карнавал. В прошлом году я был пиратом.

На днях после работы я поехал к приятелю на работу (он – костюмер в театре), там костюмов – море, на любой вкус. Посмотрел он на меня, покачал головой и предложил… лохмотья бабы Яги.

«Ты что, дружище, с ума сошел?» - возмутился я.

«Уж лучше этот, чем наряд елки… усыпанной снегом», - грустно сказал приятель, указывая на мои плечи.

Ужас! Перхоть! Что делать? И до Нового года остались считанные недели.

«Да ладно, шучу я, не вешай нос, будешь королем! - веселился приятель, - есть у меня одно новое, но верное средство от перхоти – шампунь **ФИТОВАЛ***. Вот, держи два флакона. Дарю. Вот это – **ФИТОВАЛ* Интенсивный уход**. Начни с него. В состав шампуня входят противогрибковые компоненты, которые обладают и противовоспалительным действием.

Как только начнешь пользоваться шампунем **ФИТОВАЛ* Интенсивный уход**, уже через неделю заметишь значительное уменьшение перхоти, причем действовать шампунь начинает с первого применения.*

И закрепи достигнутый результат шампунем **ФИТОВАЛ* Регулярный уход**. Он содержит не только противогрибковый компонент, но и экстракт белой ивы, который прекрасно увлажняет кожу головы и волосы. Чтобы у тебя больше не было таких проблем, мой голову этим шампунем хоть каждый день – волосы будут блестящие и сильные, и без перхоти.

Была когда-то и у меня перхоть, но с тех пор, как я стал пользоваться шампунем **ФИТОВАЛ***, этой проблемы для меня уже не существует.

Мало того – шампунь **ФИТОВАЛ*** помогает предотвратить повторное появление перхоти, способствует заметному очищению и восстановлению баланса кожи головы. И что еще немаловажно – не содержит парабенов и красителей, а значит он вполне безопасен.

Вот так-то приятель – красота и эффективность в одном флаконе.»

www.fitoval-formula.com

** По данным исследований Дерматологического научно-исследовательского центра в Германии.*

УКРАШЕНИЕ СТАТИСТИКИ

Компания «Пежо» всерьез взялась за раскрутку седана 408 на российском рынке. К примеру, для него сразу предложили три бензиновых двигателя. А теперь и дизель. Впечатлениями о последней версии делится **Юрий Тимкин**.

На пресс-конференции сотрудники «Пежо» засыпали цифрами и статистикой. По их данным, если в 2008 году доля дизельных машин в общем объеме российских продаж составляла 5,9%, то за семь месяцев нынешнего года – 8,8%. Причем рост продолжается. Уже сейчас около 40% клиентов, выбирая машину, присматриваются к дизельным версиям. Из них примерно 44% (интересно, как это выяснили?) готовы переплатить за возможность ездить на «тяжелом топливе». Аргументы традиционны: низкий расход, а следовательно, внушительная автономность и малый выхлоп вредных веществ, хорошая динамика. В общем, клиент созрел. И, чтобы он далеко не уходил, французы готовы предложить ему то, чего он так хочет, – дизельную модификацию нового седана. Решение разумное, тем более что в этом сегменте седаны с дизелем предлагает только «Форд», а значит, конкуренция пока минимальная.

«Пежо-408» – автомобиль немаленький. Габариты самые внушительные в классе. Тем удивительнее узнать, что под капотом 1,6-литровое дизельное «сердечко» мощностью всего 112 л.с. Негусто.

Зато крутящий момент производитель выпячивает на первый план – 254 Н·м. А вот это уже показатель, присущий 2,5-литровым бензиновым атмосферникам. Проверим?

На поворот ключа машина реагирует неожиданно тихим и спокойным бормотанием. Честно говоря, ожидал, что на холостых шума будет побольше. И вскоре я его получил! На малых скоростях под нагрузкой турбодизель недовольно ревет – чувствуется, что автомобиль тяжеловат для мотора. В «Пежо» заявляют, что максимальный крутящий момент достигается при 1750 об/мин, однако я этого не почувствовал. Чтобы машина принялась резво ускоряться, стрелку тахометра следует довести до 2000, а лучше даже до 2200 об/мин. Кстати, на магистральных скоростях шум от мотора в салоне уже не превалирует – на передний план выходят гул в колесных арках и посвистывание стыков боковых стекол, словно они не до конца закрыты.

Зато на грунтовке «Пежо» порадовал молчаливой и непробиваемой подвеской, а также достойной плавностью хода. К концу поездки по самым разным дорогам средний расход топлива составил 6,4 л/100 км. Неплохо!

Неожиданно понравилась пятиступенчатая механика. На версиях с бензиновым мотором она напрягает размашистыми ходами рычага, а здесь этого нет и в помине. Неужели удалось победить фамильную болезнь? Автомат же для дизельного «Пежо-408» пока недоступен. Этот двигатель на европейских «пежо» сочетают с роботом, однако из-за нервозной и нелогичной работы такую трансмиссию в России решили не предлагать. Есть подозрение, что отсутствие автомата заставит отвернуться от этой модели немалое количество потенциальных покупателей.

Вероятно, чтобы сгладить данную проблему и заставить клиентов повернуть обратно, французы укомплектовали дизельные 408-е богаче бензиновых. Так, в базовых версиях есть кондиционер, магнитола, наружные зеркала с электроприводом и обогревом. А в следующую по статусу версию устанавливают навигатор. По-моему, весьма приятные бонусы. Но еще интереснее выглядит цена, стартующая с отметки 637 000 рублей. За такие деньги ни один дизельный автомобиль подобных размеров в России не купить. А значит, 408 HDi имеет неплохие шансы улучшить статистику. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Peugeot 408 1.6 HDi

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4703×1815×1505
Колесная база, мм	2717
Колея спереди/сзади, мм	1522/1503
Объем багажника, л	560
Снаряженная масса, кг	1400
Разгон 0–100 км/ч, с	11,0
Максимальная скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	6,2/4,3/5,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 82 кВт/112 л.с. при 3600 об/мин, 254 Н·м при 1750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/55R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Access.

ЦЕНА: 637 000 руб.

Доступные цены. Малый расход топлива.

Нет версии с автоматом.

В «Пежо» уверяют, что двигатель 1,6 HDi – самый надежный и беспроблемный среди всех моторов, предлагаемых для этой модели.

Из нового в салоне разве что тахометр, у которого красная зона начинается с 4500 об/мин.

Оснащение дизельных 408-х богаче, чем бензиновых. В частности, кондиционер и магнитола – уже в базе.

На правах рекламы

Реклама

МОЩНЫЕ
УНИВЕРСАЛЫ!
VARTA® DYNAMIC TRIO

POWER FRAME GRID TECHNOLOGY

- Идеально подобранная мощность для каждого транспортного средства
- Максимальная стартовая мощность
- Увеличенный срок службы с технологией PowerFrame®

VARTA

Johnson Controls

КРАСОТЫ РАДИ

Показанный на Московском международном автосалоне седан «Опель-Астра» вызвал большой интерес посетителей. Для близкого знакомства с потенциальным бестселлером Михаил Кулешов отправился во Франкфурт. Фото автора и «Опель».

Представляете, до чего досадно бывать в разных европейских городах, но из-за жесткого графика и большого объема работы не успевать посмотреть ничего, кроме аэропорта, конференц-зала и гостиничного номера? Очень досадно. Автобаны и деревушки, по которым проложены тестовые маршруты, похожи друг на друга как две капли воды, а единственной переменной в этих поездках остается автомобиль, на который добрую половину времени смотришь через объектив фотоаппарата.

Четырехдверная «Астра» выглядит превосходно. Словно маленькая «Инсигния» – на редкость красива и гармонична! В отличие от прежнего поколения, этот седан не порождает ощущения, будто багажник наспех приделали к хэтчбеку, преследуя цель сорвать куш на рынках развивающихся стран. Кстати, российские продажи новинки стартовали одновременно с европейскими.

ТИШЕ, НО БЫСТРЕЕ

В моем распоряжении машины с двумя двигателями: 1,7-литровым дизелем, поставки которого в Россию пока не планируют, и бензиновым турбомотором мощностью 140 сил и объемом 1,4 л – автомобили с этим силовым агрегатом, напротив, должны стать у нас одними из самых продаваемых «астр».

Весь первый день я отъездил на дизеле, быстро поняв, что не огорчусь, если положительного решения о его поставках не будет. Да, 130 л.с. и 300 Н·м крутящего момента обеспечивают уверенный разгон и хорошую тягу с самых низов. Но боже правый! Иные дизельные пикапы работают тише, да и вибрации весьма ощутимы, по крайней мере на автомобиле с механикой.

Отдаю должное небольшому расходу и удачным в целом характеристикам, но лишь этого тракторного ощущения мне хватит, чтобы сделать выбор в пользу бензиновой версии.

Познакомиться с ней довелось уже на следующее утро. В семь утра выпросив у организаторов 140-сильный седан с автоматом, решаю убить разом двух зайцев: составить впечатление о машине и устроить мини-экскурсию по центру Франкфурта. Приходится торопиться – до вылета остается менее четырех часов.

Спортивный режим активируется нажатием одной кнопки и заметно преображает поведение автомобиля: обратная связь на руле приобретает бóльшую выразительность, шестиступенчатый автомат охотнее перебирает передачи, а адаптивное шасси FlexRide, в котором реализован принцип электронного управления демпфированием, ощутимо «зажимает» амортизаторы. Нестись на «Астре» по безлимитному автобану одно удовольствие! Нравится и двигатель – резво раскручивается до самой отсечки, весело подгоняя стрелку спидометра к 200-километровой отметке. Дорожные и аэродинамические шумы практически не досаждают своим присутствием, а звук бензинового мотора в разы тише раздражающего тарахтения дизеля.

Возвращаться к другим режимам системы FlexRide – *Normal* и *Tour* – не хочется даже в городе. Впрочем, это сугубо личное мнение. То, что я называю «пустым» рулем и излишней валкостью, кто-то посчитает комфортом и прекрасной плавностью хода.

В ТЕСНОТЕ, ДА НЕ В ОБИДЕ

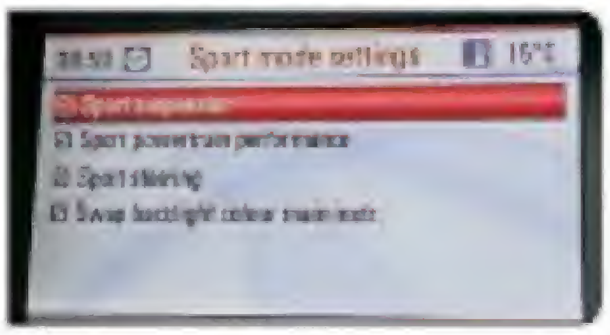
Внутреннее убранство седана прекрасно знакомо по интерьеру хэтчбека или универсала – отличий ровным счетом никаких. Удобно устроиться за рулем удается в считаные секунды, да и в остальном претензий к эргономике не возникает – к пугающему, на первый взгляд, нагромождению кнопок на центральной консоли привыкаешь достаточно быстро. Единственное, от чего я отказался бы, – электронный ручник. Орудовать привычным

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

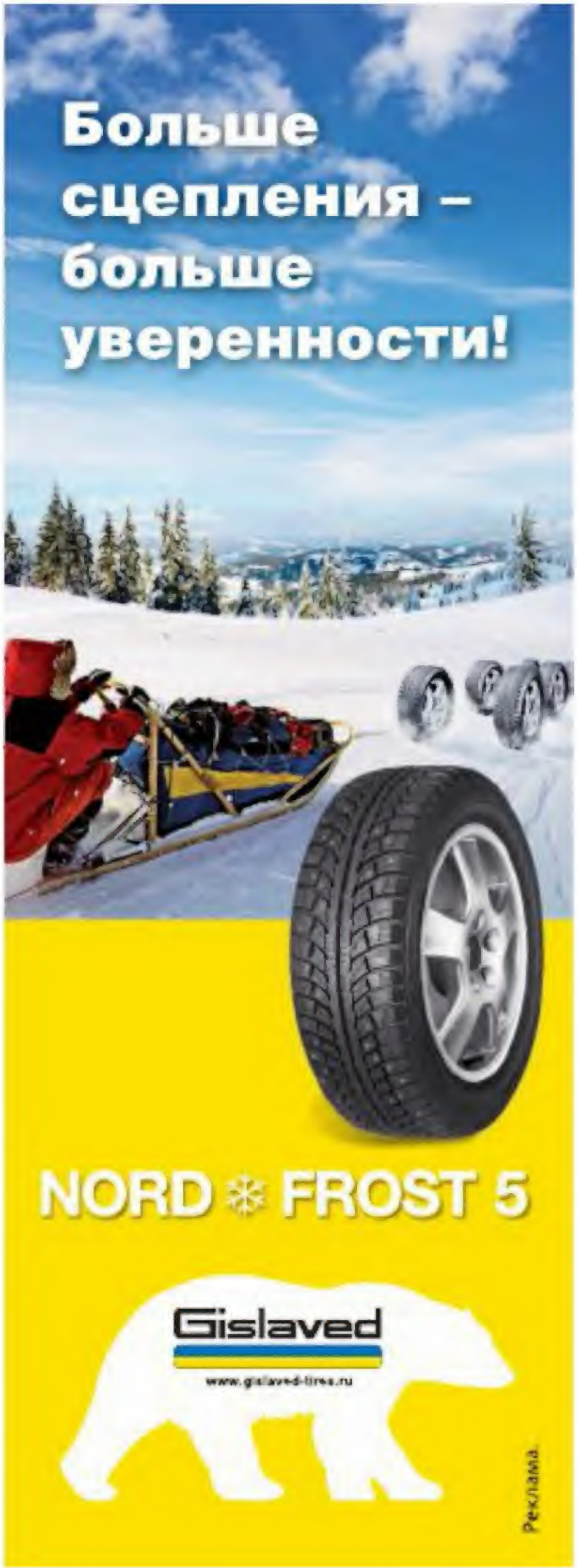
Модель	Opel Astra Sedan	
	1.6 MT	1.4 Turbo AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база***	4658/1814/1500/2685	
колея спереди/сзади	1541/1551	
Радиус поворота, м	5,75	
Объем багажника, л	460/1010	
Снаряженная/полная масса, кг	1393/2040	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	10,3
Максимальная скорость, км/ч	193	205
Топливо/запас топлива, л	А95/56	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,3	6,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, $см^3$	1598	1364
Степень сжатия	10,8	9,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	85/115 6000	103/140 4900–6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	155 4000	200 1850–4900
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/50R17	

**Данные для автомобиля со стандартной колесной базой.*

- Внутри седан неотличим от хэтчбека и универсала.
- Передние кресла достаточно удобны, однако эталонными их не назову.
- Меню спортивного режима позволяет изменять настройки подвесок, трансмиссии и рулевого управления.



На правах рекламы



МОМЕНТ ИСТИНЫ

Бензиновый 140-сильный турбомотор объемом 1,4 л способен кратковременно поднять крутящий момент с 200 до 220 Н·м. Достигается это увеличением давления наддува. Эффект действительно ощутим. Минимальная стоимость автомобиля с этим двигателем – 778 900 рублей.

От автомобиля этого класса ожидаешь большего простора в заднем ряду. Человек среднего роста подпирает коленями спинку переднего кресла.

По сравнению с прошлым поколением объем багажника сократился с 490 до 460 л. Впрочем, для большинства ситуаций и этого хватит с запасом.

механическим гораздо удобнее. В целом по количеству доступных опций «Астра» не уступает одноклассникам. В продвинутых комплектациях предлагают навигационную систему с камерой заднего вида, системы контроля слепых зон, распознавания дорожных знаков и выхода из полосы.

А на заднем-то сиденье на удивление тесно! Сажусь «сам за собой» и при росте 176 см едва не упираюсь коленями в спинку переднего кресла. Вот это да! В седане прошлого поколения, по субъективным впечатлениям, было просторнее – при меньшей на 71 мм общей длине, большем объеме багажника и практически той же колесной базе (2703 мм у предшественника и 2685 мм у новичка). Загадка.

«АСТРЫ» В АССОРТИМЕНТЕ

Стать обладателем четырехдверной новинки можно уже за 614 900 рублей. За эти деньги получите автомобиль с пятиступенчатой механикой и 1,4-литровым бензиновым атмосферником мощностью 101 сила. В списке оборудования базовой модели четыре подушки безопасности, система стабилизации и антиблокировочная, передние электростеклоподъемники и штатная «музыка». За кондиционер придется доплатить еще 15 тысяч рублей.

Ровно на 100 тысяч дороже оценивают начальную версию с автоматом. Такой автомобиль оснащается уже 1,6-литровым мотором и выдает 115 лошадиных сил. Мало и этого?

НА РЫНКЕ КОМПАКТНЫХ СЕДАНОВ ПОЯВИЛСЯ ДОСТАТОЧНО СИЛЬНЫЙ ИГРОК, ОБЛАДАЮЩИЙ СБАЛАНСИРОВАННЫМИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИМИ СВОЙСТВАМИ. САМАЯ СЛАБАЯ СТОРОНА – ЗАПАС ПРОСТРАНСТВА В ЗАДНЕМ РЯДУ.

Приценитесь к 140-сильной версии в комплектации Enjoy – минимум 778 900 рублей и исключительно автоматическая трансмиссия. К такой машине можно заказать навигационную систему, адаптивные биксеноновые фары и даже подогрев руля.

Ждет ли новинку настоящий успех? Рынок рассудит. На данный момент конкуренция в классе накалена до предела, а значит, в борьбе за покупателя «Астре» придется непросто. За те же деньги можно стать владельцем не в пример более просторного «Пежо-408» или выбрать «Форд-Фокус», у которого, пожалуй, лучшее шасси в современном гольф-классе.

«Астра» же производит приятное впечатление в большинстве ездовых дисциплин, однако едва ли есть номинация, в которой можно назвать ее лучшей. Из Рюссельсхайма миру явился очередной удобный и качественный европейский автомобиль. Не выдающийся, зато красивый и вполне современный. ЗР

Реклама

DUNLOP

GRASPIC DS-3

ШИНЫ DUNLOP ГОТОВЫ К ЛЮБЫМ ПОВОРОТАМ

GRASPIC DS-3 | SP WINTER ICE01 | GRANDTREK SJ6

WWW.DUNLOP-TIRE.RU

УДАЛЕНИЕ С ПОЛЯ

В России «Хонда CR-V» с самого появления не была обделена популярностью. С четвертым поколением кроссовера познакомился **Сергей Воскресенский**. Фото автора и «Хонда».

Светодиодные фары дневного света и задние фонари, стильные узнаваемые линии бамперов, как примета времени – огромная стеклянная «витрина» на крыше и высококачественная отделка интерьера. Вот только, отдавая должное добротности пластиков, кожи, оригинальности приборной комбинации, полезности встроенной системы навигации и удобству посадки, почему-то с сожалением вспоминаю предыдущую центральную консоль. Она оставляла проход с водительского места на пассажирское и выглядела как-то интереснее.

Но рассуждения о достоинствах новинки, сделанной под фирменным девизом «Максимум для человека, минимум для машины», неполны без разговора об инженерии. На вооружении – 2- и 2,4-литровый бензиновые двигатели и дизель объемом 2,2 л. Конструктивно это прежние моторы, но они стали экономичнее и экологичнее. При одинаковых с предыдущей машиной колесной базе и платформе кузов CR-V стал немного короче (–5 мм) и ниже (–30 мм), но, как утверждают, удобнее и для пассажиров, и для грузов. В рулевое управление встроен абсолютно новый адаптивный электроусилитель взамен прежней гидравлики. В ходовой части самая заметная перемена – более компактная многорычажная схема задней подвески взамен системы из двух рычагов. В салоне заметно снижен уровень шума – на 3 дБ. Полноприводная трансмиссия – с муфтой новой конструкции: если раньше для ее блокировки служили два гидравлических насоса, то теперь один из них заменили электромотором. За счет этого сброшено 16 кг массы. Кстати, чисто переднеприводная «Хонда CR-V», пользующаяся большим спросом в Европе и США, пока в России не появится.

Дизельную версию к нам тоже поставлять в ближайшее время не будут. А как бархатно у нее урчит мотор!.. Машина со 150-сильным турбодизелем упруго разгоняется, в связке с двигателем толково работает пятиступенчатый автомат. Благодаря ровному характеру расход топлива на самом разнообразном по загруженности и скорости маршруте не очень велик: 8,1–8,3 л/100 км (однако весьма далек от заявленного паспортного в 6,6 л). Другое дело, что задушенный экологией дизель даже без включения зеленой кнопки *ECON* откровенно недолюбливает езду «в пол», делая автомобиль тяжеловесным, занудным при разгонах. Зато при спокойном передвижении внутри тишь и благодать. В явные плюсы запишу и стабильное поведение машины на дороге, иногда, правда, нарушаемое неожиданным дриблингом в явно настроенных на хороший

Диапазон регулировки сиденья по длине стал больше на 50 мм, рулевого колеса – на 10 мм в каждой плоскости.

Удобная комбинация приборов меняет цвет подсветки в зависимости от манеры езды.

При включении режима *ECON* изменяется реакция дроссельной заслонки: она реагирует на нажатие газа более плавно. В эко-режимы переходят также круиз-контроль и кондиционер.

Сочетание пластиков, кожи, их оттенков – отличное.

На правах рекламы

ПОДХОДЯЩИЕ МАСЛА
для HONDA CRV с двигателем 2.0

в соответствии с предписаниями производителя специалисты **Total** рекомендуют:

Моторное масло
Total QUARTZ ENERGY 9000 0W-30

- 100% синтетическое моторное масло
- Противоизносные свойства масла обеспечивают первоклассную защиту наиболее уязвимых узлов двигателя.
- Превосходная текучесть обеспечивает легкий запуск двигателя в холодное время года при экстремальных условиях и хорошо защищает детали при высоких рабочих температурах.
- Температура застывания - 54°C

Стандарты:
- ACEA: A3/B4, API: SL/CF

Одобрения производителей:
- MB -Approval 229.5
- BMW LL-01 (BMW, Mini...)
- VW 502.00/505.00 (VW, Audi, Seat, Skoda...)
- GM-LLA025 / B025 (Opel, Saab, Vaushall, Chevrolet...)

Обращаем внимание, что при решении вопроса о выборе смазочного материала для каждого конкретного применения необходимо руководствоваться рекомендациями производителя техники и его официальных представителей.

Подбор масла по марке авто:
www.total-lub.ru

TOTAL

Электропривод пятой двери порадует владельцев дорогих версий.

Наружные зеркала CR-V достойны самой высокой похвалы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Honda CR-V	
	2.2 i-DTEC	2.0 i-VTEC
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4570/1820/1685/2630	
колея спереди/сзади	1565/1565	
Объем багажника, л	589/1669	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	1712–1806	1542–1652
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,6	12,3
Макс. скорость, км/ч	190	
Топливо/запас топлива, л	ДТ/58	А95/58
Расход топлива: загородный*/ комбинированный*, л/100 км	5,7/6,6	6,0/7,5
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, $см^3$	2199	1997
Степень сжатия	16,3	10,6
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 4000	114/155 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 2000	192 4300
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	225/65R17, 225/60R18	

**Какие измерения стоят за столь рекордными цифрами, сказать трудно. По показаниям маршрутного компьютера, на дорогах Германии «Хонда CR-V» с дизельным мотором расходовала 8,1–8,3 л на 100 км пробега, а с бензиновым – 10,2–10,3 л.*

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Представленная на Токийском мотор-шоу в 1995 году «Хонда CR-V» стала одним из первенцев армии «паркетных» вседорожников. В Европе машина быстро снискала популярность, и с 1998 года ее производят в Суиндоне (Великобритания).

В конце 2001-го вышло второе поколение (на фото), унаследовавшее многие черты первенца. Но машина стала заметно экономичнее (за счет использования 2-литрового бензинового двигателя i-VTEC) и просторнее. Бум продаж в Европе пришелся на 2005 год – с появлением дизельного двигателя i-CTDi.

Третье поколение кроссовера представили в 2007 году. На нем впервые дверь багажника стала подниматься вверх, а не открываться в сторону. Автомобиль этой генерации заметно ниже, короче и шире, нежели его предшественник.

С 1995 года во всем мире продано более 5 млн. CR-V.

асфальт подвесках. И это на германских автобанах!

Бензиновый агрегат (2,0 л, 155 л.с.) дарит совершенно иные ощущения. С этим мотором автомобиль стал более цельным и отзывчивым на действия рулем и газом. В нем чувствуешь себя по-другому, более жизнерадостно!

Вот только жесткие подвески и опционные 18-дюймовые колеса... Спору нет, такое сочетание помогает машине хорошо держаться за дорогу. Благодаря этому она радует прекрасным поведением на асфальте, но, стоит оказаться на гравийном покрытии, мигом превращается в обычную легковушку, жестко трясущуюся на неровностях. Да и дорожный просвет теперь всего 165 мм вместо прежних 185. В общем, видно, куда смещен акцент новой модели – точно не в сторону грунтовых дорог и полей.

Продажи CR-V с 2-литровым бензиновым двигателем стартуют в ноябре. Кроссовер с более мощным двигателем объемом 2,4 л, скорее всего, поступит в Россию с американского рынка лишь весной. А значит, очного сравнения с конкурентами придется подождать. ЗР

Два полноценных велосипеда в багажнике – не шутка.

ВИДНО, ЧТО В НЫНЕШНЕЕ ПОКОЛЕНИЕ ВЛОЖЕН ОГРОМНЫЙ ТРУД ИНЖЕНЕРОВ, СТРЕМИВШИХСЯ СДЕЛАТЬ АВТОМОБИЛЬ ЕЩЕ БОЛЕЕ УДОБНЫМ И ИНТЕРЕСНЫМ ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ.

WWW.PIRELLI.RU/WINTER

ШИНЫ CARVING™ EDGE — НОВАЯ ЛИНЕЙКА.

СДЕЛАЙ ЗИМУ ЛЮБИМЫМ СЕЗОНОМ.

ВИТАЛИЙ ПЕТРОВ

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

НОВЫЕ ШИНЫ PIRELLI SCORPION™ WINTER.
№ 1 В СНЕЖНОМ ТЕСТЕ TÜV*

PIRELLI

КОНТРОЛЬ НАД МОЩНОСТЬЮ

*В сравнении с 4 ведущими конкурентами (в том числе по характеристикам торможения, сцепления, тяги и управляемости на снегу); тест проведен независимой организацией TUV SUD Automotive в феврале/марте 2012 по инициативе Pirelli; размер шин 255/55 R18, шины доступны в продаже на европейских рынках с января 2012 года; тестовый автомобиль Audi Q5; место проведения сравнительного теста: Arctic Falls (Швеция). Отчет № 76247759 PQ 01.

ГЕРОИ И ЛЮБОВНИКИ

Практические соображения при покупке этих автомобилей играют далеко не первую роль. Но все же какую? Сравнивая «Фольксваген-Пассат СС» и «Хёндай-i40», **Сергей Канунников** нашел приземленные истоки этой романтической истории. В качестве художника-постановщика автомобильной пьесы выступил **Александр Батыру**.

Они действительно чем-то схожи с актерами. Их амплуа – герои-любовники. Изящны и элегантны, со вкусом и даже франтовато одеты... Но главные режиссеры их ролей все же мы – зрители и покупатели в одном лице. Приятно сесть в эффектный автомобиль, созданный для красивой жизни, но, когда звучит последний звонок, возвращая в иную реальность, пьеса про заграничную романтику нередко превращается в бытовую драму. Здесь главное, чтобы актеры не подвели – ведь их мастерство способно наполнить жизнью даже вполне заурядную постановку. Ну что же, даем третий звонок...

А в передние кресла сложно не упереться коленями. Удобно здесь только детишкам, пока они не разрослись.

Низкий силуэт с сильно завалеными ветровым и задними стеклами здесь еще забавно сочетается с широкими порогами. «Пассат СС» готов до последнего играть роль спортивного купе, никак не соглашаясь, чтобы его называли седаном. Чтобы достойно сесть или выйти, требуется определенное мастерство, а смириться с посредственной обзорностью из-за сильно наклоненных стоек и узенькой амбразуры заднего стекла позволит лишь устоявшаяся привычка.

Но обо все этом забываешь, устроившись в роскошном водительском кресле. Чтоб мне так сидеть всегда!

«Пассат» также подкупает гармоничным дизайном интерьера, логичной эргономикой. Еще бы добавить на панель приборов индикатор включения наружного освещения – цены бы не было. Еще один пунктик – меню центрального дисплея: каждая операция в нем требует антракта перед следующим действием – допустим, сменой настройки радио. Последнее замечание относится и к «Хёндай», у которого

АКТ ПЕРВЫЙ: ГЕРОИ И ОТЦЫ СЕМЕЙСТВ

Двухдверное купе – это все же для эгоистов. Обычный седан – для скучных отцов семейств. А вот и компромисс – четырехдверный «Фольксваген-Пассат СС», который в профиль выглядит как настоящее купе. Правда, на веселый вопрос рослого водителя коллеге, который устроился за ним: «За мной можно сидеть?» – ответом было приглушенное: «Можно, но не нужно». На заднем диване давит и низкий потолок, особенно его боковой скат.

Проедет там, где другие скользят

НОВИНКА Goodyear UltraGrip Ice Arctic тормозной путь на льду на 7% короче*

Превосходное торможение, сцепление и управляемость на льду и снегу благодаря новой революционной технологии направленного шипа MultiControl Ice

www.goodyear.ru

- Улучшенные тяговые и тормозные свойства на снегу благодаря новому протектору

- Укороченный тормозной путь
- Улучшенное сцепление на льду благодаря инновационному направленному шипу

- Улучшенная управляемость в глубоком снегу благодаря дизайну плечевой зоны

ПРОТЕСТИРОВАНО

TEST WORLD

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD**

MultiControl Ice

*По сравнению со средними показателями 3 основных конкурентов на льду. По результатам теста Teal World Ltd в январе 2012 года: размер шин - 205/55R16 94T; автомобиль - Audi A3; место проведения - Ивало (Финляндия); номер отчета: TW-TT11-MT224a

**Движение в удовольствие

Смотрите на iPad: панорамы салонов

Комбинация приборов не вызвала ни малейших нареканий.

управление подобными функциями ничуть не проще. Спасибо, что электроника обеих машин русифицирована.

Зато раздельный климат-контроль в обеих работает на отлично. Однако i40 опять удивил: кнопки выбора температуры удалены от основного блока климата, причем ту, что отвечает за левую часть салона, поставили рядом с клавишами блокировки дверей и аварийной сигнализации. А обогрев сидений включается еще ниже. Поначалу в этом хаосе не очень ориентируешься, потом все-таки привыкаешь.

Но садиться в корейский автомобиль куда удобнее, нежели в приземистый немецкий, да и обзорность у него получше. Правда, водительское кресло уже не так идеально, как в «Пассате». Подушка «Хёндай» вроде неплоха, но по форме спинки и регулируемому

Салон «Хёндай» элегантен и симпатичен – точно франт, собравшийся на свидание.

Пожалуй, единственный недостаток эргономики i40 – не вполне логичная разбросанность кнопок. Но привыкнуть к их расположению можно.

Как и положено современному и далеко не самому дешевому автомобилю, «Хёндай» обзавелся разъемами для модных электронных устройств.

Hyundai i40

Мировой дебют состоялся в 2011 году. На российских гастролях с 2012-го, сейчас в его семью добавился универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2 л (150 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Comfort, Style, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 141 дилерский центр.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 089 000–1 398 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Style, опции, 1 278 000 руб.

Лазолван Сироп 30мг/5мл П №014992/02 от 07.08.2008
Лазолван Пастилки 15мг ЛП – 001075 от 27.10.2011
Лазолван®
Сироп
амброксол
30 мг/5 мл
Пастилки
Новая форма
Лазолван®
знакомого сиропа
Лазолван®
Амброксол
Пастилки 15 мг
Для приема внутрь
Boehringer Ingelheim
20 пастилок
Boehringer Ingelheim
ООО «Берингер Ингельхайм»
125171, РФ, Москва,
Ленинградское шоссе, 16А, стр.3
Тел.: +7 (495) 544 50 44
Факс: +7 (495) 544 56 20
8-800-700-99-93
www.lasolvan.ru
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ
НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

Простенько, но со вкусом и, главное, хорошо видно. Не хватает лишь элементарной лампочки-индикатора наружного освещения.

поясничному подпору i40 немного проигрывает «Пассату». Это «немного» вообще можно вынести в рефрен теста: «Хёндай» чуть-чуть, немного, но недотягивает до уровня немецкой школы. Зато явно выигрывает по посадке во втором ряду, благодаря чему прекрасно подходит на роль отца семейства. Настоящий седан, причем выглядит ничуть не хуже «немца». Да тут и подогрев задних мест есть – вообще здорово!

А еще оба автомобиля радуют вместительным багажником. «Хёндай» выиграл у соперника 36 л, но его петли при плотной загрузке требуют размещать багаж аккуратно. 408 л «Фольксвагена» – тоже неплохо, особенно если учесть, что от псевдокупе подобного вовсе не ожидаешь.

Интерьер «Фольксвагена» строг и гармоничен.

Классическое расположение кнопок и переключателей понравится тем, кто не любит менять привычки.

Центр современных медийных технологий в «Пассате» расположен в бардачке.

Volkswagen Passat CC

Выход на мировые подмостки состоялся в 2008 году. В январе этого года произведено творческое переосмысление изначальной концепции (рестайлинг).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,8–3,6 л (152–300 л.с.); дизельный, 2 л (170 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая или 7-ступенчатая автоматическая DSG – с мотором 152 л.с., 6-ступенчатая DSG – с остальными двигателями.

КОМПЛЕКТАЦИИ: базовые плюс опции.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 122 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 109 000–1 981 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 152 л.с., 7-ступенчатый автомат DSG, 1 507 890 руб.

СИНТЕТИЧЕСКИЕ МОТОРНЫЕ МАСЛА
ПРЕМИУМ-КЛАССА

ЛУКОЙЛ ЛЮКС

- гарантируют надежную защиту двигателя в суровых зимних условиях
- обеспечивают экономию топлива
- снижают уровень шума
- не оказывают вредного воздействия на каталитический нейтрализатор автомобиля
- предотвращают образование высоко- и низкотемпературных отложений в двигателе
- соответствуют самым современным мировым классификациям API SN/CF
- одобрены ведущими автопроизводителями
- подходят для современных легковых автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями, а также для высокофорсированных двигателей спортивных автомобилей (в том числе турбированных, многоклапанных)
- разработаны для всесезонного сервисного обслуживания двигателя как в гарантийный, так и послегарантийный период

Дополнительную информацию о моторных маслах ЛУКОЙЛ Вы можете получить на сайте www.lukoil-masla.ru

ЛУКОЙЛ

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI i40	VW PASSAT CC
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4740/1815/1470/2770	4802/1855/1417/2711
колея спереди/сзади	1579/1585	1550/1560
Объем багажника, л	503 (VDA)	532
Радиус поворота, м	5,5	5,7
Снаряженная/полная масса, кг	1626/2030	1513/1960
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	8,5
Максимальная скорость, км/ч	202	220
Топливо/запас топлива, л	А95/70	А95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,1/7,8	9,8/5,8/7,3
Выбросы CO_2, г/км	184	167
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1999	1798
Степень сжатия	н.д.	9,8
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6500 об/мин	112/152 при 5000–6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	201 при 4800 об/мин	250 при 1500–4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	передне-приводная
Коробка передач	А6	А7 (DSG)
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	н.д.	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17
Главная передача	н.д.	4,44 (I–IV)/3,23 (V–VII)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/много-рычажная	«Мак-Ферсон»/много-рычажная
Рулевое управление	реечное с электро-усилителем	реечное с электро-усилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентили-руемые/дисковые	дисковые вентили-руемые/дисковые
Размер шин	215/50R17	235/45R17

Один из козырей корейского седана – простор на задних сиденьях.

Задние сиденья «Фольксвагена» не для долгого путешествия взрослых.

АКТ ВТОРОЙ: ТЕАТР МИМИКИ И ЖЕСТА

«Пассат СС» тяжелее «сорокового» на 24 кг и мощнее всего на 2 л.с., но субъективно и по замерам немецкий автомобиль резвее. Во многом это заслуга прекрасно работающей роботизированной коробки передач DSG. В отличие от аналога, применяемого на более дешевых моделях «Фольксвагена», этот агрегат в пробках (ими-то мы наелись досыта) не становился причиной рывков на малых скоростях.

Разгон «Хёндай» оставляет чувство тяжеловесности. Впечатление усугубляется ревом двигателя, который как-то неадекватен развиваемому ускорению. При разгоне до 100 км/ч он оказался шумнее «Пассата» на целых 9 дБ! Да и во всех остальных режимах корейская машина погромче немецкого конкурента. Причем с ростом скорости все больше выделяется ария шин.

И вновь обращаемся к единице измерения «чуть». «Хёндай» тормозит чуть хуже «Фольксвагена». У него чуть более расслабленный и чуть менее информативный в околонулевой зоне руль. В целом управляемость i40 понравилась, но, поездив в «Пассате», понимаешь: корейцам есть к чему стремиться.

Системы стабилизации обеих машин отыгрывают хорошо. При скольжении в повороте (происходит это в тестовом вираже примерно

ROAMER
OF SWITZERLAND

Rockshell Mark III*

Сделано в Швейцарии
Механизм: Ronda 5030 D
Функции: часы, минуты, секунды,
дата, хронограф, тахиметрическая шкала
Корпус: 44мм из нержавеющей стали
Стекло: антибликовое сапфировое
Водозащита: до 10 ATM
РРЦ: 18000 руб.

Официальный
дистрибьютор в России
компания "Авента ДК" (495)912-2541
www.timeavenue.ru

Quality Time**

WWW.ROAMER.CH

* Коллекция Rockshell Mark III ** Время с любовью

По нашей методике объем багажника «Хёндай» составил 444 л. Очень неплохо для седана!

Багажник «Пассата» вместил 408 л наших кубиков. Здесь же рычажки для откидывания спинок сидений.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

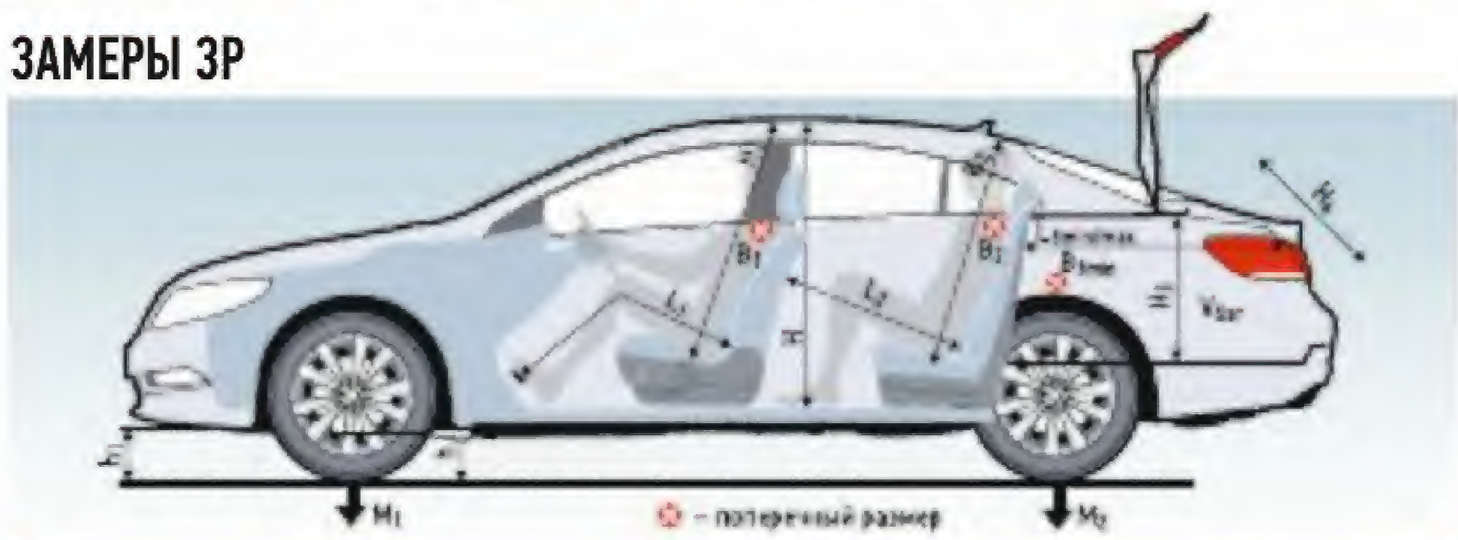
ВЫБЕГ

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
HYUNDAI i40	64,3	65,8	69,1	79,3
VW PASSAT CC	62,6	66,0	67,2	70,3

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
HYUNDAI i40	995–1190	645–875	1200	1020	950	1440	1395	1040/1995	930	445	420	444	865 (57)	664 (43)	1529	140	195
VW PASSAT CC	1000–1220	600–855	1135	995	915	1410	1380	1150/2015	1015	485	435	408	908 (58)	645 (42)	1553	135	210

на одинаковой скорости) или при резкой смене ряда электроника срабатывает вовремя и, главное, деликатно. Причем в обеих машинах устройство можно отключить.

Чтобы совместить управляемость с плавностью хода на театре российских дорог, часто напоминающих трагикомедию, необходимы, как известно, смелые и разнообразные таланты. «Фольксваген» – плотный и упругий, как мячик. Отлично держит дорогу, однако на волнах порой начинает подпрыгивать.

Подвеска «Хёндай» в такой ситуации мягче, старательнее сглаживает неровности. Но если их несколько подряд, то появляется раскачка, иногда

САМОКРУТКА

Тестовый «Пассат СС» оснащен ассистентом парковки, поворачивающим руль и подсказывающим водителю, куда и насколько продвинуть автомобиль при заезде между двумя стоящими у тротуара машинами. Хороший повод сравнить возможности автоматики и человека.

«Фольксваген» с активированным ассистентом встал на стоянку за 35 с (время отсчитывали с момента, когда автомобиль поравнялся с передним припаркованным автомобилем). Для заезда на то же место без парковочного помощника тому же водителю на любом из автомобилей понадобились те же 35 с.

Вероятно, начинающему система автоматической парковки полезна. Но для «Пассата СС» она стоит 36 100 рублей, а ответственности с человека все равно не снимает. К тому же камеры в наших условиях часто загрязняются так, что без протирки помочь уже не в силах.

РЕВОЛЮЦИОННО КОМФОРТНОЕ БРИТЬЕ
ДАЖЕ ПРОТИВ РОСТА ВОЛОС

Gillette
FUSION
PROGLIDE
POWER

МИКРОРАСЧЕСКА*
НАПРАВЛЯЕТ ВОЛОСКИ
К СВЕРХТОНКИМ* ЛЕЗВИЯМ

Gillette

ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ**

Сергей Канунников:
«Актерский талант «Фольксвагена» оказался чуть ярче. Но главным откровением постановки стал все же новичок «Хёндай-i40», проигравший оппоненту меньше одной десятой балла. С учетом класса и цены это, пожалуй, лучший «Хёндай» из тех, на которых мне доводилось ездить».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
	8	8	8	8	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
HYUNDAI i40	+ Просторный салон и багажник, неплохой комфорт на хороших дорогах, надежная управляемость.								− Вялая разгонная динамика, подвеска порой не выдерживает российских реалий.							8,1
	9	8	7	7	7	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8	
VW PASSAT CC	+ Отличная динамика, отменная работа коробки передач, прекрасные передние сиденья, хорошая управляемость.								− Неудобный вход-выход, тесно на заднем сиденье, посредственная обзорность, подвеска не любит дорожных волн.							8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

вызывающая срабатывание подвески до упора. На мелочи «кореец» почти неотличим от «Фольксвагена». В общем, наше обсуждение оценки плавности хода было самым длинным и бурным. В итоге решили: ничья.

ЭПИЛОГ: СЛОВО РЕЗОНЕРА

Театр классицизма актеру в амплуа резонера отводил роль человека рассудительного, склонного к назиданиям – словом, зануды. Попробую взять эту роль на себя.

У наших «актеров» довольно широкий диапазон возможностей: вместительные салоны и багажники (в этой роли сильнее «Хёндай-i40»), хорошие ездовые качества и даже неплохая приспособленность к нашим дорогам (дорожный просвет у «Хёндай» – 140 мм, у «Фольксвагена» – 135 мм, но с мощной защитой всего и вся). Корейскому «актеру», однако, чуть ближе роль почтенного семьянина, немецкому – очаровательного героя-любовника.

Талантливы, несомненно, оба. А кому отдать главную роль, определяет все-таки постановщик. Вы уже составили свой режиссерский план? ЗР

РЕВОЛЮЦИОННО КОМФОРТНОЕ БРИТЬЕ ДАЖЕ ПРОТИВ РОСТА ВОЛОС

МИКРОРАСЧЕСКА
направляет волоски к лезвиям для легкого и тщательного бритья

МИКРОИМПУЛЬСЫ POWER
для снижения сопротивления

5 СВЕРХТОНКИХ ЛЕЗВИЙ*
для революционного скольжения

Gillette Fusion PROGLIDE POWER

Gillette

ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™

Реклама. 12+ * Первая лезвия в кассетах Fusion* ProGlide™ тоньше, чем лезвия Fusion*

С ЛЮЛЬКОЙ И БЛОКНОТОМ

Мы «перемерили» детскими креслами полтора десятка автомобилей из редакционного парка. И выяснили, в какой из них удобнее устанавливать удерживающее устройство. Руководитель теста **Максим Сачков** расставил испытанные машины по местам. За его действиями следил **Георгий Садков**.

МЕТОДИКА И ЗАМЕЧАНИЯ

Детские сиденья устанавливаем так, как рекомендуют производители удерживающих систем и автомобилей. Кресло-люльку группы 0+ располагаем против движения, а сиденье для более взрослых детишек (в тесте представитель группы I) – «лицом» вперед. При этом оцениваем, насколько удобно устанавливать кресла в автомобиль: просторный ли салон, широко ли открывается дверь, большой ли дверной проем, высокий ли порог. Выясняем, не возникает ли трудностей при фиксации удерживающих устройств – хватает ли ремня, легко ли защелкнуть его в замке, удобно ли пользоваться «изофиксом». Проверяем, предусмотрели ли производители выключатель пассажирской подушки. Кроме того, дополнительные баллы авто получает за крепления «изофикс» и «топ тезер» (Top Tether). Особенно приветствуется, если ими оборудованы не только задние, но и передние сиденья.
По сумме набранных баллов присуждаем автомобилям места.

Почти у половины автомобилей из нашего парка передняя пассажирская подушка неотключаемая, а значит, кресло с ребенком здесь размещать нельзя. Тем не менее мы во всех машинах «обмерили» детскими сиденьями и переднюю часть, и заднюю. Так мы уравниваем шансы участников – за неотключаемый эйрбег автомобили получат лишь штрафной балл. Наверняка ведь найдутся автолюбители, которые смогут тем или иным способом отключить подушку, – им наша информация придется кстати.

О наличии в автомобиле креплений «изофикс» информируют надписи и пиктограммы на сиденьях.

Устанавливать детское кресло на переднее сиденье автомобиля разрешается лишь при отключенной подушке безопасности. Выключатель находится обычно на панели приборов. Лишенные такой возможности приучают малыша к заднему креслу или, например, обесточивают подушку, снимая разъем.

Система крепления «топ тезер» фиксирует верхнюю часть детского кресла дополнительным ремнем, пристегивающимся к проушине в багажнике или на спинке сиденья. Она служит дополнением к «изофиксу» и предотвращает переворот кресла при ударе. Варианты креплений на переднем сиденье «Пежо-308» (вверху) и заднем «Лады-Гранта».

15 место «Мазда BT-50» 8 баллов

Пикап оказался самым неприспособленным для перевозки детей, что, впрочем, ожидаемо. Из-за высоко расположенных сидений детское кресло неудобно устанавливать ни вперед, ни назад. Дверные проемы узкие, особенно задний: всего 450 мм. Более того, этот автомобиль – один из самых тесных в редакционном парке. Даже если передний пассажир среднего роста вплотную придвинется к панели приборов, у ребенка, сидящего сзади по ходу движения, в ногах остается всего 230 мм. Люлька влезает, но с трудом. В придачу ремни короткие, «изофиксов» нет, подушка не отключается.

14 место «Лада-Приора» 9 баллов

В «Приоре» из-за малой длины ремня на переднее пассажирское кресло невозможно установить люльку. Пассажирская подушка не отключается, но это не может служить оправданием, ведь АВТОВАЗ выпускает модификации и без нее. Места спереди достаточно. Правда, сиденье не отодвигается далеко, что затрудняет установку кресла. Пристегнуть люльку на сиденье второго ряда удается с трудом: ремень натягивается, как струна. И расстояние между первым и вторым рядами не больше, чем в пикапе. Занести детские кресла на заднее сиденье мешает нешироко распахивающаяся дверь.

На правах рекламы

СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕРИЯ. ГЕЛЬ ДЛЯ БРИТЬЯ **GILLETTE FUSION PROGLIDE**

В 3 РАЗА БОЛЬШЕ СМАЗЫВАЮЩИХ КОМПОНЕНТОВ*

ДЛЯ ЛУЧШЕГО СКОЛЬЖЕНИЯ ОТ GILLETTE!

13 место «Лифан-Солано» 11 баллов

У «китайца» тоже не хватает длины ремня, чтобы установить люльку на переднее сиденье. Ну и не будем, так как выключателя подушки здесь нет. Правда, предупреждающую об этом табличку производитель забыл наклеить. Не озаботился он и «изофиксами». Но устанавливать детские кресла на задний диван «Лифана» удобно: дверные проемы большие, пороги узкие. Подпортило оценку лишь скромное расстояние между передними и задними сиденьями.

12–10 место «Форд-Фокус» 13 баллов

Дверные проемы довольно большие. Однако при установке кресла на переднее сиденье натыкаешься на массивную приборную панель, а сзади бьешься о скошенный, как у большинства седанов, верхний угол. Пассажирская подушка не отключается. По длине переднего ремня «Фокус» – один из рекордсменов нашего автопарка, сзади ремень приходится вытягивать до предела, чтобы закрепить люльку. Не исключено, что более громоздкие модели кресел удастся зафиксировать лишь «изофиксом».

12–10 место «Лада-Гранта» 13 баллов

Свежая модель приспособлена для перевозки детей не хуже многих иномарок. Расстояние между сиденьями терпимое, дверные проемы широкие. Разве что заднюю стойку кузова приходится огибать, когда заносишь на второй ряд детское кресло первой группы. Ремней хватает впритык – спереди закрепить люльку можно лишь при отодвинутом назад до упора сиденье. Зато сзади приятным сюрпризом будут не только крепления «изофикс», но и дополнительные «топ тезер».

12–10 место «Лансер» 13 баллов

Устанавливать сиденья в «Мицубиси» мешают невысокие дверные проемы и широкие пороги. Спереди добавляет неудобства массивная приборная панель, отнимающая драгоценные миллиметры пространства. Правда, судя по отсутствию выключателя пассажирской подушки, производитель против перевозки детей рядом с водителем. Вдобавок сзади удобный «изофикс» – в замки попадаешь с первого раза. С альтернативным креплением ремнем тоже проблем не возникнет – лямкой можно опоясать любое кресло.

9–6 места «Поло Седан» 14 баллов

Заднее сиденье «Фольксвагена» немного смещено назад относительно проема – детское кресло приходится заносить на вытянутых руках, а тут вдобавок еще и порог широкий. Скобы «изофикса» утоплены довольно глубоко – помучаешься, прежде чем зацепишься за них замками. На первый ряд водрузить кресло проще, но, жаль, переднюю пассажирскую подушку нельзя отключить. Кстати, в хэтчбеках немецкого производства такая функция есть, пускай и в списке дополнительных опций, а на российском седане, видимо, сэкономили.

9–6 места «Шевроле-Авео» 14 баллов

По-любому придется усаживать дитя назад: выключателя пассажирского эйрбега нет ни в одной российской комплектации. Сзади устанавливать кресло даже удобнее, чем спереди, а это довольно редкая ситуация. Сзади и проем выше, и сиденье расположено ближе к двери, – на такое просто водрузить даже тяжелое кресло с «изофиксом». Свободы в ногах у ребенка, сидящего по ходу движения, больше, чем в прочих редакционных одноклассниках: расстояние до спинки переднего сиденья – 330 мм.

9–6 места «Хёндай-Солярис» 14 баллов

Проемы и спереди, и сзади большие и удобной формы. Даже широкие пороги не мешают поставить высший балл. Хотя одна загвоздка неожиданно возникла. Замки ремней на сиденьях второго ряда глубоко утоплены между подушкой и спинкой. Выманивать их оттуда, перегибаясь через объемное детское кресло, – задача не из легких. И пространство между рядами могло быть больше. Поэтому за установку на «галерку» один балл сняли, несмотря на то что «изофикс» прекрасный – замки и скобы крепко сдружились при первой же встрече.

9–6 места «Пежо-308» 14 баллов

«Француз», пожалуй, самый богатый на базовое оборудование, повышающее детскую безопасность. Судите сами: подушка отключаемая, «изофиксы» не только на заднем, но и на переднем сиденье, а в придачу к ним крепления «топ тезер», позволяющие зафиксировать верхнюю часть кресла. Не будь такого набора, вряд ли 308-й поднялся бы столь высоко в нашем рейтинге. Из-за низких проемов и развитых порогов устанавливать сиденья неудобно. Спереди ремень коротковат, а сзади тесно. Попробовал воспользоваться «изофиксом» – и не смог установить кресло без дополнительных направляющих.

На правах рекламы

ГДЕ ЛУЧШЕ ПОСАДИТЬ РЕБЕНКА

Правила дорожного движения (пункт 22.9) не запрещают перевозить детей на переднем сиденье. Одно условие – ребенок должен быть усажен в детское кресло. Однако помните, что риск получить травмы при аварии у сидящих спереди выше. А самые безопасные, по статистике, места – на заднем сиденье, посередине или за водителем. Поэтому без необходимости не сажайте детей вперед. Кстати, не везде правила перевозки детей столь либеральны, как в России. В Германии детей до 12 лет запрещают перевозить спереди, а в Израиле делают послабления лишь для младенцев в люльках. Поэтому, отправляясь с семьей в путешествие, выясните, что предписывают правила выбранной вами страны.

5–3 место «Ситроен-С5» 15 баллов

Как и родственник по концерну от «Пежо», «Ситроен» получил столь высокое место благодаря богатому арсеналу средств детской безопасности. Крепления «изофикс» спереди и сзади, есть «топ тезер» для дополнительной фиксации, подушка переднего пассажира отключается. Вперед занести и пристегнуть кресло мешают поджимающие сверху дверные проемы и огромная приборная панель. Сзади «калитка» не только невысокая, но и довольно узкая для автомобиля среднего класса. И в ногах тесно. Такое расстояние до спинки передних кресел подходит скорее автомобилю классом ниже.

5–3 места «Рено-Дастер» 15 баллов

Устанавливать кресла что на передние, что на задние сиденья мешают высокий пол и накладки на порогах. Чтобы пристегнуть кресла, лучше сделать шаг на коврик, иначе брюки испачкаете. Длины ремней хватает с большим запасом, «изофикс» (только сзади) работает четко, подушка отключается удобным переключателем, понятная инструкция не даст запутаться. Расстояния между сиденьями вполне хватает для комфортной посадки детей и взрослых.

5–3 места «Форд-Мондео» 15 баллов

В «Мондео» просторнее, чем в «Ситроене», – и на глаз, и по замерам. Например, на заднем сиденье в ногах на 80 мм больше, чем в С5. И по форме дверные проемы удобнее для установки кресла и усаживания ребенка. Пользоваться «изофиксом» одно наслаждение – вслепую попадаешь куда следует. Правда, в сравнении с «французом» и ограничений больше: подушка не отключается, «изофиксы» только на заднем сиденье, «топ тезер» не предусмотрен ни в первом ряду, ни во втором.

2 место «Шкода-Суперб» 16 баллов

Столько места, сколько в «Супербе», способны предоставить далеко не все автомобили представительского класса. Между рядами почти полметра – не каждый взрослый достанет ногами до спинки впереди стоящего кресла, а уж ребенок и подавно. И длина ремней соответствующая, хватит, чтобы любое детское кресло зафиксировать. А если намерены устанавливать его на сиденье первого ряда, не забудьте при заказе автомобиля доплатить пару тысяч рублей за выключатель подушки.

1 место

«Рено-Сандеро» 17 баллов

Именно выключатель подушки в базовой комплектации, а не в списке опций помог «Сандеро» обойти «Суперб» и стать лидером теста. Конечно, в «Рено» не так много места, но его достаточно для комфортной установки и эксплуатации удерживающих устройств. Разве что отсутствие «изофикса» на переднем сиденье не позволило «Сандеро» набрать максимальное количество баллов. Кстати, то же самое можно сказать и про двух его родственников с разными кузовами. Незначительные различия лишь в задней части, а точнее, в форме проемов (расстояние между рядами у всех одинаковое). Проще всего заносить кресло в «Ларгус»: проем почти прямоугольный. Чуть сложнее – в «Логан». Но всё равно обе модели заслуживают высшей оценки.

ВНИМАНИЕ, АКЦИЯ!

В этом году «Джи-Эм» проводит всероссийскую акцию «Маленький Большой Пассажир», посвященную детской безопасности. Издательство «За рулем» и «Комсомольская правда» – ее информационные спонсоры. Этот тест тому подтверждение. Кроме нас в проекте участвуют «Глобальное партнерство дорожной безопасности» (GRSP), общественная благотворительная организация «Российский Красный Крест», производитель и разработчик детских кресел «Рёмер».

МАЛЕНЬКИЙ БОЛЬШОЙ ПАССАЖИР

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Редакционные автомобили	Переднее сиденье				Заднее сиденье			Итого
	Удобство установки*	Длина ремня**	Отключение подушки***	Наличие «изофиксов» ****	Удобство установки*	Длина ремня**	Наличие «изофиксов» ****	
«Мазда ВТ-50»	3	1	0	0	3	1	0	8
«Лада-Приора»	4	0	1	0	3	1	0	9
«Лифан-Солано»	5	0	0	0	4	2	0	11
«Лада-Гранта»	5	1	1	0	4	1	1	13
«Мицубиси-Лансер»	4	2	0	0	4	2	1	13
«Форд-Фокус»	4	2	1	0	4	1	1	13
«Фольксваген-Поло Седан»	5	2	0	0	4	2	1	14
«Пежо-308»	4	1	2	1	3	2	1	14
«Шевроле-Авео»	4	2	0	0	5	2	1	14
«Хёндай-Солярис»	5	2	0	0	4	2	1	14
«Рено-Дастер»	4	2	2	0	4	2	1	15
«Ситроен-С5»	4	2	1	1	4	2	1	15
«Форд-Мондео»	5	2	0	0	5	2	1	15
«Шкода-Суперб»	5	2	1	0	5	2	1	16
«Рено-Сандеро»	5	2	2	0	5	2	1	17

*Оценки от 2 до 5 (2 – плохо, 5 – отлично).
**0 – очень короткий ремень, нельзя зафиксировать люльку; 1 – ремень впритык; 2 – ремня хватает с запасом.
***0 – неотключаемая; 1 – отключаемая, но в списке опций; 2 – отключаемая.
****0 – нет; 1 – есть.

На правах рекламы

ГЛАВНАЯ ПАРА

Последний «Форд-Фокус» с мотором 1,6 л справедливо критиковали за вялый разгон. Производитель откликнулся на критику, Сергей Воскресенский оценил перемены. Фото Георгия Садкова.

Пожалуй, наиболее наглядная демонстрация преимущества большей главной пары – старт с места на 18- и 20-процентном подъемах. От красной машины быстро начинает попахивать горелым сцеплением.

Субъективные ощущения поверяем профессиональной аппаратурой.

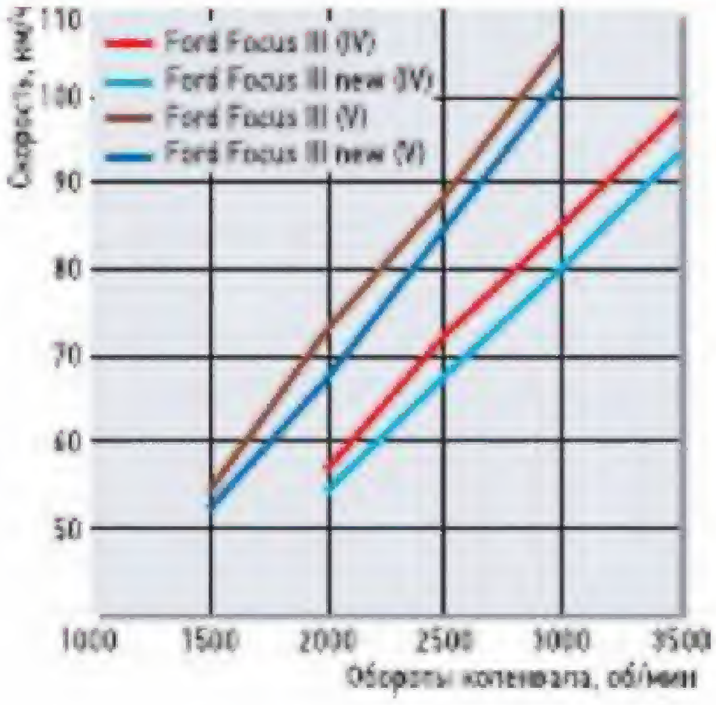
Идея этого сравнения возникла в ходе дискуссии с российским представительством «Форда», когда мы высказали откровенное недовольство возможностями редакционного «Фокуса» с мотором 1,6 л. Претензии: «не едет» при трогань на подъеме, заставляет изобретать специальные приемы работы газом и сцеплением, явно не лучшим образом сказывающиеся на ресурсе последнего. Специалисты компании вдруг согласно закивали (бывает же такое!). И по их мнению, европейские настройки данной версии с механической коробкой передач нацелены в первую очередь на экономичность. Реакция на критику последовала быстро: с декабря прошлого года у «Фокуса 1,6» иная главная пара: 4,059 вместо 3,824. Сравним?

Поначалу мы вообще не заметили отличий. У модернизированной машины все те же миролюбивые отклики на нажатие акселератора, сопровождающиеся знакомыми паузами в самые ответственные моменты борьбы за экологию. Сколько ни поддавай газу, электроника старательно растянет и оптимизирует процесс сгорания, дожидаясь идеальных, с ее точки зрения, оборотов. Немного взвизгнуть шинами разрешается, но дальше, резко манипулируя газом при 1000–3000 об/мин, словно наталкиваешься на просьбу подождать лучших условий для максимальной отдачи. Все это справедливо для обоих «фордов».

И все же новый автомобиль ведет себя немного по-другому. Но разница

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V)	140 (V)	
FORD FOCUS	63,1	67,3/66,7	68,7	72,3	71,4
FORD FOCUS модернизированный	63,1	66,5/66,0	68,2	71,3	73,8



СКОРОСТЬ ПРИ ФИКСИРОВАННЫХ ОБОРОТАХ ДВИГАТЕЛЯ, км/ч

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

* На IV передаче
** На V передаче

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

ВЫБЕГ

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Ford Focus	
	1,6 л, Duratec, 125 л.с.	модернизированный
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Соответствие уровню токсичности	Евро-5	Евро-5
Тип трансмиссии	M5	M5
Максимальная мощность, кВт/л.с.	92/125	92/125
Крутящий момент, Н·м	159	159
Выбросы CO_2	136	136
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	8,0/4,7/5,9	8,3/4,6/5,9
ТЯГОВО-ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		
Максимальная скорость, км/ч	196	196
Разгон 0–100 км/ч, с	10,9	10,9
Эластичность 50–100 км/ч, с	13,7	12,5

по-настоящему видна лишь по результатам замеров. Этот «Фокус» живее стартовал, разгонялся до сотни, не говоря уже о лучшей эластичности. И конечно, на редакционной машине с более длинной парой мотор дольше раскручивается на первых четырех передачах. Автомобиль с более коротким передаточным отношением позволяет легче и активнее тронуться, особенно на подъемах. На прикосновение к акселератору реагирует охотнее, не столь чувствителен и к увеличению загрузки. Словом, проделанную работу признаем успешной.

Минусы? Автомобиль, как известно, существо сбалансированное. По всем канонам модернизированный «Фокус» должен был стать не только резвее, но и шумнее. Это и подтвердили замеры уровня шума при разгоне 0–100 км/ч. Однако в установившихся режимах движения редакционный «Форд» оказался чуть хуже (правда, пробег нашей машины уже 40 000 км, а синяя – практически новая). Да и любителей экономить топливо ждет небольшое разочарование: за 200 км пробега, включавшего и самые затратные по расходу динамические измерения, наш «Форд» показал 9,1 л/100 км против 9,6 л у модернизированного автомобиля. Справедливая плата за улучшение разгонной динамики.

Но плюсов у модернизированной трансмиссии все же больше. Жаль, что заодно не изменили настройки управляющей двигателем электроники – машина стала бы еще интересней. ЗР

На правах рекламы

MAKE UP!

На пятом году конвейерной жизни «Рено-Меган» третьего поколения слегка обновился. Что изменилось в облике, выяснил Михаил Кулешов. Фото Георгия Садкова.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Renault Megane 2.0 CVT

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4295×1808×1479
Колесная база, мм	2641
Колея спереди/сзади, мм	1546/1547
Объем багажника, л	368
Снаряженная/полная масса, кг	1283/1780
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон 0–100 км/ч, с	10,1
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	10,5/6,2/7,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 101 кВт/138 л.с. при 6000 об/мин, 190 Н·м при 3700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; CVT6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное, с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 205/60R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Dynamique, 2,0 л, CVT, опции.

ЦЕНА: 866 500 руб.

Отличное сочетание управляемости и плавности хода, хороший акустический комфорт, тяговитый двигатель.

Небольшой запас пространства для сидящих в заднем ряду, требующая привыкания эргономика.

Рестайлинг, словно хороший французский макияж, сделал «Меган» моложе и привлекательнее, но почти незаметен. Красивый разрез передних фар не претерпел изменений, однако взгляд у «Рено» отныне более выразительный. Светодиодные полоски ходовых огней выглядят в темное время суток на редкость симпатично. Главное, чтобы водители встречных машин не засматривались! Хромированные окантовки передних противотуманок и воздухозаборника, а также черный глянец пластика соседствующих деталей придают автомобилю дополнительный шарм – будто румяна и тушь на лице и без того привлекательной женщины.

Интерьер изменений не претерпел, однако воспринимается вполне современно. Особенно с опциональным мультимедийным центром (20 000 руб.), управление которым возложено на дистанционный пульт в гнезде центрального туннеля. Выглядит почти премиально, однако требует привыкания – как и эргономика в целом. На первых порах немного напрягают сильно заваленные, бликующие на солнце приборы с нечетной оцифровкой и заметно удаленный от обода левый подрулевой рычажок – не всякому мужчине будет удобно, а миниатюрным девушкам и вовсе впору наращивать пальцы, иначе при включении поворотников придется снимать руку с руля.

Очень понравилось сочетание 138-сильного двухлитрового двигателя и вариатора, приправленное удачно настроенным шасси и адаптивным электроусилителем руля, – вождение доставило истинное удовольствие! Динамики хватало в подавляющем большинстве ситуаций, а расход топлива в моем смешанном цикле составил всего 8,7 л. В сравнении с 1,6-литровой версией с автоматом это абсолютно другой, куда более удачный и сбалансированный автомобиль.

Говорят, французский мейк-ап идеален как повседневный. Он не изменяет лицо, а только подчеркивает природную красоту, скрывая мелкие недостатки.

Спустя пять лет жизни «Рено-Меган» действительно стал еще краше, а блеск в его «глазах» не угаснет, пока вы не заглушите двигатель вечером перед домом. А еще «Рено» подкупает каким-то особенным, домашним уютом. И цена: за двухлитровую машину с огромным списком опций 866 500 рублей – не так и дорого. Впрочем, для того, кто влюбился, никакие деньги не станут помехой. Вуаля! ЗР

Штатная мультимедийная система с навигацией – прерогатива топовой версии «Динамик».

И после 50 лет можно
быть несерьезным.
Но только не с сердцем.
Ежедневный прием Аспирина® Кардио улучшает ток крови и является проверенным способом профилактики инфарктов и инсультов во всем мире.
Аспирин® Кардио. Серьезная защита от инфаркта и инсульта.

Специальный СЕРДЕЧНЫЙ Аспирин®
Bayer HealthCare
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ.
НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ.

РАЗМАХ НА РУБЛЬ

Новейшее поколение корейского кроссовера уже прошло тест нашего журнала. Причем в наиболее ходовом исполнении – пятиместном, с автоматической коробкой передач и дизелем. Съездив на официальную презентацию в Германию, Дмитрий Федоров расширил представление об этой модели. Фото автора.

Выбора двигателей не было. Бензиновый 2,4-литровый мотор мощностью 175 сил, который наряду с уже знакомым нам 2,2-литровым турбодизелем в 197 силы станет основой российской гаммы «Санта-Фе», в Европе никому особо не нужен. Там будет совершенно иной двигатель: аналогичного объема, с непосредственным впрыском, мощностью 192 силы. Но даже этот современный агрегат ничего не может противопоставить дизелю. Динамика с ним хуже, расход топлива расточителен (лишние 3 л на 100 км – серьезный повод задуматься о выборе), выбросы CO_2 выше – словом, сплошное расстройство.

Единственная отрада покупателя бензиновой модели – цена. В России «Санта-Фе» со 175-сильным бензиновым мотором обойдется на 120 тысяч дешевле дизеля. Притом он будет полноприводным, в то время как у дизельной машины в аналогичной комплектации ведущие колеса лишь передние. И это, кстати, единственная версия в гамме нового «Санта-Фе» с моноприводом.

Семиместный вариант салона тоже предлагается лишь в одной версии с типичным для нее названием «Фэмили». А вот это уже интересно. В новом поколении «Санта» изрядно увеличился в размерах, но при этом семь мест пока размещены в той же колесной базе, что и у обычной, пятиместной версии. Длиннобазный вариант следует ждать не ранее середины следующего года. Но и сейчас наличие третьего ряда выглядит оправданным. Благодаря сдвижному среднему ряду на заднем диване всегда можно получить приемлемое пространство для ног, а находящаяся там же ручка позволяет легко откинуть спинки второго ряда и спокойно выйти наружу. Больше того, на правой стенке рядом с задним диваном я обнаружил отдельный блок управления вентилятором климата, а на полу – воздуховоды, подающие тепло в ноги. По идее, здесь должно быть даже комфортнее, чем в середине салона!

Еще один момент: наличие полностью утапливаемого в пол третьего ряда никак не отражается на вместимости багажника. Да и полноразмерным запасным колесом жертвовать не пришлось. Вне зависимости от комплектации салона оно закреплено снаружи, под задней частью днища.

Шестиступенчатая ручная коробка передач для нового «Санта-Фе» предлагается лишь как начальная опция для базовой версии – все основные модификации комплектуются автоматом с таким же количеством ступеней. Это нормальная тенденция. Тем более что небольшой затык турбодизеля на малых оборотах при ручной коробке заставляет подгазовывать, автомат же полностью устраняет этот недостаток. Четкость переключений, хоть ее и можно считать образцовой для автомобиля с корейской родословной, европейскому водителю все-таки не покажется идеальной – не всегда попадаешь в нужную передачу с первого раза.

Да и в целом впечатление от «Санта-Фе» такое, что предложение ручной коробки передач – лишь вынужденная необходимость для поддержания максимально низкой начальной цены. Это видно даже по центральному туннелю, чья ширина подобрана как раз в расчете на селектор автомата, – ручная трансмиссия разрушает красивую симметрию этой области, из-за большей площади под размещение кулисы пришлось даже перенести вперед несколько клавиш с их привычного места справа от рычага.

Наличие множества передовых устройств, непривычных в корейском кроссовере, приятно удивляет при знакомстве с «Санта-Фе» нового поколения. Электромеханический ручник, возможность изменять усилие на руле одной клавишей – все это пока

WHITE HORSE
BLENDED
Scotch Whisky
ВЕЗДЕ за КОМПАНИЮ

В МЕСТЕ, ГДЕ ВСЕ ВМЕСТЕ

*Купажированный шотландский виски. Употребление алкоголя требует меры и ответственности – больше информации на www.drinkiq.com. Уполномоченный импортер: ЗАО «Л Дистрибьюшен», 2012

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Колесная база у новинки осталась прежней, зато изменились наружные габариты.

Размашистая кулиса шестиступенчатой механики вынудила перенести вспомогательные клавиши с правой стороны туннеля на его переднюю часть.

Интерьер наиболее дорогой версии. Подобная солидность в сочетании с эмблемой «Хёндай» на руле пока непривычна.

ИДЕТ ПЕРЕОЦЕНКА ЦЕННОСТЕЙ – НО В ПРАВИЛЬНУЮ ЛИ СТОРОНУ?

Нажав ручку для откидывания спинки одной из частей среднего дивана, из третьего ряда можно выбраться самостоятельно.

Утапливаемые в пол дополнительные сиденья нисколько не сократили вместимость багажника.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD	
	6 MT	6 AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4690/1880/1680/2700	
Колея спереди/сзади, мм	1628/1639	
Объем багажника, л	534/1680	
Снаряженная масса, кг	1843	н.д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	10,1
Макс. скорость, км/ч	190	
Топливо/запас топлива, л	ДТ/64	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,7	6,7
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	R4/16	
Рабочий объем, $см^3$	2199	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	145/197 3800	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	421 1800	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M6	A6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	235/65R17, 235/60R18, 235/55R19	

нехарактерно для среднеразмерного кроссовера «Хёндай». Возможно, кое-что из новых опций притянуто за уши и не слишком необходимо в повседневной жизни. Например, система самостоятельной парковки. В конце концов, подобные вещи можно и не заказывать при покупке, зато они прекрасно демонстрируют более высокий уровень разработки. Да и качество отделки, практически сравнявшееся с европейским, явно показывает нам дальнейшее направление развития марки – всё дальше от имиджа доступных машин, ближе к премиуму.

Удастся ли «Хёндай» этот рывок? Возможно. Но меня все же смущает, что, отдавая 1 300 000 рублей за базовую версию «Санта-Фе» с бензиновым мотором 2,4 л, я держу в уме совсем другую машину – «Ниссан-Мурано» с 3,5-литровым V6, который обойдется всего на 300 тысяч дороже. С дальнейшим продвижением по прайс-листу «Санта-Фе» эта разница постепенно стирается, и в итоге японская модель в максимальном оснащении оказывается только на 80 тысяч дороже, чем самый дорогой кроссовер «Хёндай» с дизелем. А что взяли бы вы? Развейте мои сомнения! ЗР

WHITE HORSE
BLENDED
Scotch Whisky
ВЕЗДЕ ЗА КОМПАНИЮ

В МЕСТЕ, ГДЕ ВСЕ ВМЕСТЕ

*Купажированный шотландский виски. Употребление алкоголя требует меры и ответственности – больше информации на www.drinkiq.com. Уполномоченный импортер ЗАО «Дистрибьюшн», 2012.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ТУРБОДИЕТА

На смену большим атмосферным моторам для «ягуаров» подготовлены двигатели поменьше, зато с турбонаддувом и компрессором. Придутся ли они по душе покупателям чопорного седана XJ, прикинул **Кирилл Милешкин**.

В борьбе за снижение уровня вредных выбросов производители престижных машин не считают зазорным предложить покупателям представительских седанов четырехцилиндровые двигатели. Они есть уже в линейке «Ауди-А8», «Мерседеса» S-класса. Теперь в этой компании и «Ягуар».

Если раньше для «англичан» использовали компрессор с механическим приводом, то двухлитровой «четверке», сделанной с нуля, приписали турбокомпрессор. Двигатель в 240 сил, который станет заменой атмосферному трехлитровому V6, превзойдет его в мощности на 2 л.с. Несмотря на заявленные 7,5 с в рывке до 100 км/ч, особой резвости в характере автомобиля я не заметил. При старте с педалью в полу автомобиль до 2200 об/мин ускоряется неохотно, набирая полную силу лишь к 3000 об/мин. К тому же в звуке четырехцилиндрового мотора на высоких оборотах нет приятных нот.

Небольшому мотору составил пару тоже новый восьмиступенчатый автомат ZF, пришедший на смену коробке с шестью передачами. В штатных режимах трансмиссия действует мягко и незаметно. Но при активной езде переход на пару ступеней вниз вызывает у нее легкое замешательство.

Да, лишняя сотня «лошадей» под капотом все же не помешала бы. На этот случай у «Ягуара» есть вторая новинка: трехлитровый V6 с компрессором типа «Рутс», установленным в развале блока. Основу двигателя заложил предшественник – алюминиевый пятилитровый V8, также оснащенный механическим нагнетателем. Ему отсекли пару цилиндров, степень сжатия увеличили с 9,5:1 до 10,5:1, доработали железо и электронику. Этот двигатель заменит атмосферную версию «восьмерки». На разгоне 340 сил без всякой скромности прижимают тело к отличной коже сидений. С таким мотором я уже не отказываюсь от обгонов на извилистых дорожках английской провинции.

Кстати, с более мощной компрессорной «шестеркой» та же самая восьмиступенчатая коробка передач взаимодействует куда лучше. Но вот что интересно. Я прокатился на машине с компрессорным V8, и оказалось, что в далеко не самом экономичном режиме движения средний расход у такого XJ – 13,6 л/100 км. Это всего на литр больше, чем привез его двухлитровый собрат при чуть более спокойной манере вождения.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Jaguar XJ	
	2.0 I4 Ti	3.0 V6 S/C
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база*	5127/1950/1456/3032	
колея спереди/сзади	1626/1604	
Радиус поворота, м	6,15	
Объем багажника, л	520	
Снаряженная/полная масса, кг	1660/2250	1755/2320
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	5,9
Макс. скорость, км/ч	241	250
Топливо/запас топлива, л	A95/82	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,3	9,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24
Рабочий объем, $см^3$	1999	2995
Степень сжатия	10,0	10,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	177/240 5500	250/340 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	340 2000–4000	450 3500–5000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	A8	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/45ZR19	245/40ZR20

**Данные для автомобиля со стандартной колесной базой.*

Вслед за XJ новые двигатели получит младший XF.

Полагаю, в городском режиме аппетит двух версий и вовсе сравняется: ведь «четверка», в отличие от компрессорного V6, по непонятным причинам (возможно, чисто экономическим – для снижения цены) лишена новомодного «старт-стопа». Получается, разница в затратах на бензин незначительна, а вот удовольствия и комфорта мощный мотор доставляет несравнимо больше. Поэтому джентльменам со средствами не резон скупиться на топ-версию с компрессорной «восьмеркой». А двухлитровый XJ отлично впишется в корпоративные парки, предлагая роскошный интерьер и солидную оболочку по заметно меньшей цене. Правда, сколько именно удастся сэкономить, пока неясно. Маркетологи пообещали объявить цены в ближайшее время. ЗР

Согласитесь, четыре цилиндра в просторном отсеке выглядят несолидно.

Машина с трехлитровым двигателем оснащена системой «старт-стоп». Пуск происходит чрезвычайно быстро, еще до того момента, как водитель полностью отпустит педаль тормоза.

ХАРАКТЕРИСТИКИ НОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ИХ ПРЕДШЕСТВЕННИКОВ

	2.0 I4 Ti (2013)	3.0 V6	3.0 V6 S/C (2013)	5.0 V8
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	177/240 5500	175/238 6800	250/340 6500	283/385 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	340 2000–4000	293 4100	450 3500–5000	515 3500
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,3	11,6	9,4	11,3
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	8,7	5,9	5,7
Максимальная скорость, км/ч	241	238	250	250
Выбросы CO_2, г/км	216	272	224	264

На правах рекламы

FAMOUS VODKA FROM BELARUS
Бульбашъ
FINEST QUALITY
УВЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

БЕЛОРУССКИЕ ТРАДИЦИИ
НА НОВЫЙ ЛАД

КАМРАД

СЕАТ переживает нелегкие времена. Выйти из кризиса испанская компания рассчитывает при помощи нового «Толедо» – на него возлагают едва ли не мессианские надежды. Эффективность «лекарства» проверял Юрий Тимкин.

Толедо не только бывшая столица Испании, но и одна из наиболее популярных сеатовских моделей. Первое и второе поколения пользовались высоким спросом по всей Европе. А вот третье, с «лица необщим выраженьем», провалилось: своеобразный дизайн а-ля минивэн отпугивал покупателей. Модель даже сняли с производства раньше запланированного срока, и некоторое время в модельном ряду СЕАТа зияла дырка.

МЫ ГДЕ-ТО ВСТРЕЧАЛИСЬ

Если все предыдущие «толедо» были построены на гольфовской платформе (помните, что испанская фирма входит в концерн «Фольксваген»?), то последнее поколение вышло из более узкой шинели «Поло Седана», хотя внешне ничего общего с ним не имеет. Зато от другого родственника – лифтбека «Шкода-Рапид» – новинка отличается только нюансами вроде радиаторной решетки, передней и задней светотехники да иных колесных дисков. Эти машины даже выпускать будут на одном заводе. Словом, близнецы-братья. Только вот с «чехом» мне удалось познакомиться на пару месяцев раньше, а испанцы с ездовой презентацией не торопились.

Сажусь за руль и понимаю: здесь всё, за исключением иного оформления приборов, знакомо по «Рапиду». Тот же лаконичный дизайн, схожий набор оборудования, включая редкую для данного класса мультимедийную систему с сенсорным экраном и навигатором. Мультифункциональный руль регулируется в двух плоскостях и обшит перфорированной кожей – такой из рук выпускать не хочется. Понравились кресла: удобный профиль, внушительные диапазоны перемещений. Найти удобную посадку проще простого. Правда, как ни садись, обзорность неважная. Наружные зеркала мелковаты, да и в узенькое заднее стекло мало что видно. В общем, парктроник для этой машины не блажь, а необходимое оборудование. Правда, его, равно как и климат-контроль, противотуманные фары, умеющие заглядывать в поворот, и упомянутый навигатор, будут устанавливать только в богато оснащенные версии.

А уж задним пассажирам в «Толедо» жить можно на широкую ногу – такой простор для коленей в этом сегменте вряд ли кто предложит (за исключением «Рапида», конечно). Правда, в плечах и по высоте запас уже не чемпионский (хотя о тесноте речь не идет). Напольный туннель мог быть и меньше, да и воздуховоды не помешали бы. К чему нельзя придраться, так это к багажнику – он здесь выдающийся! А как иначе назвать объем в 550 л (по данным производителя), и это с полноразмерной запаской под полом! Здесь пара-тройка громадных чемоданов способна затеряться. Если сложить сиденья второго ряда, то вместимость можно довести до полутора кубометров. Не каждый универсал гольф-класса предоставит столь впечатляющий объем.

Кстати, в багажнике «Рапида» были удобные сетки, фиксирующие поклажу. СЕАТ их лишен. Не нашел в нем и удобных кармашков в боковинах передних кресел, держателей для смартфонов в подстаканниках, скребка для льда, что закреплен под лючком бензобака. Намек на то, что «Толедо» будет дешевле «Рапида»?

Пока машину предлагают исключительно с кузовом лифтбек. Позднее, возможно, появится универсал.

Отделочные материалы небогаты, однако салон не воспринимается бедным.

В отличие от «Рапида», здесь иная, более информативная оцифровка приборов.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SEAT Toledo 1.4 TSI DSG

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4482×1706×1461
Колесная база, мм	2602
Колея спереди/сзади, мм	1463/1500
Объем багажника, л	550–1490
Снаряженная/полная масса, кг	1236/1696
Разгон 0–100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	206
Топливо/запас топлива, л	A95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,0/5,3/5,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 90 кВт/122 л.с. при 5000 об/мин, 200 Н·м при 1500–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; Р7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/55R15.

+ Просторные салон и багажник, широкая гамма двигателей.

– Доступен только один тип кузова. Шумоизоляция далеко не лучшая.

КТО КОГО?

К сильным сторонам машины отнесу обширную моторную гамму: два дизеля (правда, они в России вряд ли появятся) и четыре бензиновых двигателя. Скромные 75- и 85-сильную модификации я обошел стороной – их мощность мало у кого вызовет энтузиазм. Вот версия с 1,2-литровым 105-сильным турбомотором – другое дело.

Двигатель наполнил салон легким, но заметным гулом: шумоизоляция здесь слабовата. Это я еще в «Рапиде» подметил. С другой стороны, у прямых конкурентов, к которым причислили «Киа-Рио», «Хёндай-Солярис» и «Фольксваген-Поло Седан», с этим ничуть не лучше. Зато, в отличие от них, СЕАТ располагает 6-ступенчатой механикой. Едет «испанец» бойко – готов ускориться в любую секунду, и в левом ряду магистрали он вовсе не лишний. Самое приятное, что средний расход топлива по итогам поездки лишь слегка превысил 6 л/100 км. Для бензиновой машины – отличный результат.

Ежели не хотите переключать передачи вручную, альтернатива одна:

На правах рекламы

FAMOUS VODKA FROM BELARUS
Бульбашъ
FINEST QUALITY
ВОДКА ОСОБАЯ
40 %
Березо
Листоч
БЕЛОРУССКИЕ ТРАДИЦИИ
НА НОВЫЙ ЛАД
АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ
РЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕ

Со 122-сильным турбомотором «Толедо» весьма быстр. Тем не менее испанцы намекнули, что в будущем может появиться горячая версия – FR.

По запасу пространства на заднем ряду с «Толедо» мало кто из одноклассников сможет поспорить.

Куча чемоданов в багажнике просто растворяется.

версия с 1,4-литровым турбомотором. Трансмиссия DSG предлагается только для нее. Пропущенные через эту коробку 122 «лошади» наделяют машину отличной динамикой. Всего 9,5 с требуется ей для достижения сотни, а потолок скорости – 206 км/ч. Упомянутые выше конкуренты здесь ничего противопоставить не могут.

Ходовые качества «Толедо» явно заточены под автобаны. Жесткая подвеска гарантирует непоколебимую устойчивость на прямой и небольшие крены в поворотах. Но если встретятся неровности, трясет сильнее, чем хотелось бы. Впрочем, машины российского рынка обретут пакет для плохих дорог, что выльется в увеличение клиренса до 150 мм – к изъянам асфальта машина станет менее чувствительна. Проверить это можно будет уже в феврале – именно на этот месяц запланированы первые поставки. Цены и комплектации пока неизвестны, но испанцы обещают весьма выгодное предложение. Новинке, по их мнению, будет по силам оттяпать немалую долю рынка. Как бы не пожалели в «Шкоде» о своем решении перенести запуск «Рапида» в России на 2014 год. ЗР

SEAT TOLEDO и КОНКУРЕНТЫ*

Модель	Двигатель: объем, л/ мощность, л.с.	База, мм	Длина, мм	Объем багажника, л	Цена, руб.
SEAT Toledo	1,4/122	2602	4482	550	н.д.
Chevrolet Aveo	1,6/115	2525	4399	502	от 444 000
Hyundai Solaris	1,6/123	2570	4370	465	от 483 000
Kia Rio	1,6/123	2570	4370	500	от 539 900
VW Polo Sedan	1,6/105	2552	4384	460	от 441 500

Модификации с самыми мощными из предлагаемых моторов.

БРАТ ИЗ ЧЕХИИ

Родной брат «Толедо» – чешский «Рапид». Внешне отличается несильно, но благодаря некоторым мелочам – практичнее и функциональнее. В «Шкоде» обещали начать его продажи в России уже этой зимой, однако теперь дебют отодвинули.

Реклама. Товар произведен в соответствии с Техническим Регламентом на табачную продукцию.

МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ЖЕЛАЮ У ДАЧИ

Наши аппетиты растут: хочется не только аккуратного городского жилья, но и красивого отдыха на природе, а еще комфортного сообщения между ними. Так на шести сотках вырастают красивые жилища, а рядом с ними вместо «жигулей» загорают модные иномарки. Михаил Гзовский со товарищи выбирал лучшее авто для города и фазенды из хэтчбеков «Шевроле-Круз», «Пежо-308» и горячей новинки отпускного сезона «Киа-Сид». Фото Георгия Садкова.

ПОПАЛ ПОД РАЗДАЧУ

С «Шевроле» нам не пофартило: на тест предоставили машину с пробегом за двадцать тысяч, а это для авто из пресс-парка не шутки. Вроде бы всё работает, но не покидает ощущение усталости автомобиля. Хотя в салоне полный порядок. По-прежнему оригинально смотрятся тканевые «заплатки» на передней панели в унисон отделке дверей, задорна центральная консоль, удачно слеплено водительское сиденье с огромным диапазоном продольной регулировки. Но все же смотреть на интерьер приятнее, чем щупать: он как трехдневный багет – с виду аппетитен, на зуб черств...

Завожу двигатель и удивляюсь тремору рычага механики и руля (пора на ТО?). Дерготня преследует и в городе: педаль сцепления смещена влево и длинноходная, так что момент смыкания дисков не чувствуешь. Мотору не хватает тяги на самых низах, чтобы тронуться плавно. Ходы рычага пятиступки размашисты и запутанны, хочется быстрее дойти до высшей передачи и забыть про нее. Пора выбираться из каменной тайги, где неуютно маневрировать из-за неудачных зеркал, широких передних стоек и узкой амбразуры заднего стекла.

Нажимаю газ и в ответ получаю недовольное фырканье 109 загнанных «лошадей». Быстрее, быстрее! Но с этой взмыленной кавалерией далеко не ускачешь. Одна надежда – вскоре российские «крузы» оснастят модернизированным мотором 1,6 л, его мощность возрастет на 15 л.с. Хотелось бы верить, что без коррекции цены.

В стремлении скорее покинуть забитые трафиком пригороды Москвы бросаю «Круз» в повороты с большей скоростью, чем он ждет. Хэтчбек отвечает коварно – электроусилитель руля почти не сопротивляется, взаимосвязь с машиной ускользает. В крутых поворотах «Шевроле» начинает крениться, затем метет хвостом... Впрочем, эти танцы уверенно пресекает система стабилизации.

На шоссе машина спохватывается, старается поднять водителю настроение: подвеска всеядна и энергоемка, не утомляет раскачкой. Водружайте на почетное место тещу (справа сзади, как положено VIP-персонам), и плавность хода станет еще лучше. Теперь можно расслабиться и притвориться, что не слышу, «в каком ухе у меня жужжит». Это почти правда, шумоизоляция здесь так себе.

По-моему, создателям «Круза» стоило уделить ездовым качествам и комфорту уж никак не меньше внимания,

БАЙКАЛ
В КАЖДОЙ КАПЛЕ

500 МЕТРОВ

Водка «Байкал» приготовлена из байкальской воды, добытой с глубины 500 метров. Вода здесь особенно чистая, солнечные лучи сюда не проникают, поэтому нет водорослей и других организмов. Температура воды всего 2°С, и по своей структуре она идентична талой воде. Все это делает водку «Байкал» безупречно чистой и особенно мягкой.

Водка «Байкал» такая же удивительная и неповторимая, как и великое озеро, из глубин которого она родилась.

Реклама.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Peugeot 308

Первые экземпляры сошли с конвейера осенью 2007 года, с 2008-го автомобили собирают в Калуге. В 2011-м внешность и начинку модернизировали. Универсал изъят из российской гаммы.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6, л (120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Sportium, Allure.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 70 дилерских центров.

ЦЕНА: 519 000–779 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 120 л.с., 5-ступенчатая механика, Allure, 705 000 руб.

Chevrolet Cruze

В продаже в России с осени 2009 года в варианте седан, в нынешнем году появился хетчбэк. Производство налажено в Шушарах, под Санкт-Петербургом. На подходе кузов универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 1,8 л (109 и 141 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, LS, LT.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 548 000–755 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 109 л.с., 5-ступенчатая механика, LS, опции, 631 000 руб.

Kia cee'd

Летом 2012 года стартовали продажи нового поколения, пока представленного 5-дверным хэтчбеком. Вскоре появится универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (100 и 130 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые – механическая и автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Luxe, Prestige, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 5 лет или 150 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 147 дилерских центров.

ЦЕНА: 599 900–959 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 130 л.с., 6-ступенчатая механика, Comfort, 679 000 руб.

чем внешности. Впрочем, статистика продаж показывает иное: желающих купить бюджетную и красивую машину хоть отбавляй.

НЕПРОСТАЯ ЗАДАЧА

«Пежо-308», даром что пятый год на рынке, тот еще щеголь. Особенно выигрышно он смотрится со стеклянной крышей. Внутри тоже все складно и с французским шармом: текстурный пластик панели и вставки под алюминий здесь явно благороднее, чем отделка «Шевроле». Удобен подрулевой пульт управления «музыкой», большой, на первый взгляд, руль ладно лежит в руках, ну а огромная площадь остекления добавляет позитива. Быстро устроиться в этом великолепии удастся почти всем. Посетую лишь на зажатый центральной стойкой рычажок регулировки наклона спинки, алгоритм включения стеклоочистителя и педали, явно не рассчитанные на большие размеры обуви. А еще рослые водители вынуждены опускать сиденье и лишать себя обзора части приборов.

С недавних пор желающие заполучить такой «Пежо» избавлены от мучений с выбором мотора: из продажи исчез 150-сильный турбо в сочетании с великолепным 6-ступенчатым автоматом (говорят, не было спроса!). Поляна досталась атмосфернику того же объема, но мощностью 120 л.с., который идет с архаичным четырехступенчатым автоматом или, как в нашем случае, с пятиступенчатой механикой.

По характеру управления разгоном «француз» напоминает «Шевроле»: невнятные усилия на педалях, кисель

sochi.ru 2014

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh

В МИРЕ МНОГО ХОРОШИХ ЛЮДЕЙ

С ОПТИМИЗМОМ СМОТРЯЩИХ ВПЕРЕД, НО И ОНИ ИНОГДА СДАЮТ НАЗАД

*Считаете, что КАСКО — это сложно и дорого? Вы сами выбираете, застраховать автомобиль по минимальной цене на случай ДТП с другим виновником или приобрести полис с широким набором рисков, ремонтом у официальных дилеров, сбором справок, выездом эксперта и т. д. А отремонтироваться вы можете без визита в офис компании — достаточно выбрать одну из нескольких точек удаленного урегулирования**.*

Доступное

Страхование автотранспорта

(800) 100 77 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.®

CHEVROLET CRUZE

- Синяя подсветка приборов «Круза» в темноте несколько навязчива, а радиальная оцифровка не очень удобна.

- Интерьер «Шевроле» радует в первую очередь глаз.

- Механическая коробка «Круза» разочаровала длинноходным и расхлябанным механизмом.

PEUGEOT 308

- «Выгоревшие» шкалы смотрятся по-спортивному, однако днем слепы.

- Уютное и стильное внутреннее убранство «Пежо – один из веских аргументов в его пользу.

- Только в 308-м задним пассажирам предлагают персональные дефлекторы климатической системы.

KIA CEE'D

- Шикарная комбинация приборов «Сида» неутомительна для глаз даже ночью.

- В нашем трио самый современный, интересный дизайн – у «Сида». Он же наиболее добротный по отделке.

- Управлять «Сидом» одно удовольствие. В том числе благодаря образцовой избирательности рычага коробки передач.

«Круз»: прятать мелочовку от чужих глаз удобно в недрах передней панели.

Места во втором ряду достаточно даже для троих. Вот только бы передний край подушки чуть приподнять.

Сиденья «Шевроле» весьма комфортны. Еще бы поясничный подпор побольше...

Настраивать раздельный климат «Пежо» легко, он эффективен даже на первой скорости вентилятора.

Сзади теснее всего в «Пежо»: при посадке втроем боковые пассажиры подпирают головой стойку, а средний пристраивает ноги в обход туннеля.

Кресла сочетают комфортную мягкость с хорошей боковой поддержкой.

Редкая для этого класса опция – подогрев руля. В нашем климате устройство нелишнее.

Пассажиры единодушно голосуют за «Киа»: в него удобнее садиться, туннель на полу едва заметен, ступни умещаются под передние сиденья.

Водительское сиденье «Сида» – с широко расставленными валиками боковой поддержки.

в приводе коробки. Но трогаться на 308-м все же проще. Да и разгон у него не столь грустен. Хотя мотор откровенно скучный: как говорится, верхи не могут, низы не хотят. С обзорностью тоже не все прозрачно – боковые зеркала размещены не очень удачно, отчего приходится крутить головой и отвлекаться от происходящего перед носом.

А управляемость? Вот с ней всё в порядке. Налитый реактивным усилием руль (при парковке усилие даже избыточно) позволит точно вести автомобиль по траектории и быстро исправлять свои ошибки. Но на скоростном шоссе «Пежо» становится слишком чувствительным к отклонению руля даже на малые углы. Что до настройки шасси, то она оставила двоякое впечатление. Передняя подвеска у нашего образца хорошо отрабатывает неровности, только мелочь приходит на руль. Задняя же громко бухает на колдобинах среднего размера и кажется жестче. Но пробоев мы так и не констатировали.

Надо отдать должное «Пежо» – фирма старается предложить максимум стиля да и просто автомобиля за каждый кровно заработанный рубль. Пока это удается, но конкуренты уже стучатся в калитку.

ТОЧНАЯ ПОДАЧА

Кто там? «Киа-Сид»? Добро пожаловать! Он въезжает на рынок с ухмылкой стильного красавчика, решительно распахнувшего дверь модной дискотеки. С любого ракурса машина смотрится выигрышно. Да и в интерьере придраться не к чему – он самобытен и смел, материалы не хуже, чем у «Пежо», а качество сборки, пожалуй, даже лучше. Первое впечатление в движении – я прозрел! Настолько хороша обзорность через все три зеркала. Великолепны и приборы, читаемые беглым взглядом. Посадка здесь более удобная и низкая, чем в «Пежо» с его автобусной компоновкой. Единственная не вызывающая никаких эмоций деталь – водительское сиденье без выраженной боковой поддержки. Еще показался тонковатым руль.

Зато «Киа» предлагает опции, о которых покупатели конкурентов и не слышали. Как насчет подогрева баранки? А устроит вас трехступенчатая регулировка электроусилителя? Но самое классное в этой машине – безупречная настройка тандема мотор-трансмиссия. Кажется, заглохнуть на «Сиде» невозможно, даже бросив сцепление. На холостом ходу трудно, не глядя на тахометр, определить, работает ли мотор.

Чувство уверенности формирует отличная избирательность механической коробки с короткими ходами рычага и хорошей фиксацией. К тому же в ней на ступень больше, чем у конкурентов. Это не только создает акустический комфорт на высоких скоростях, – борткомпьютеры «Пежо» и «Шевроле» по итогам четырехдневного забега по дорогам Москвы и области вывели средний расход 7,8 л/100 км, а «Киа» – 6,9 л! Этому способствует и рекомендация перейти на повышенную передачу

ХИТРОСТИ ПЛАНИРОВКИ

Из плюсов «Шевроле» отметим наибольший проем пятой двери. Но у него скромнее расстояние от пола до потолка – посмотрите, с каким трудом коллега вбивает под потолок складное кресло, которое без проблем улеглось в другие авто. В «Пежо» удобнее перевозить массивный длинномер, требующий сложить и переднее правое кресло. Ведь правая складная половина задней спинки здесь рассчитана на одного человека. Так что в крайнем случае рядом с дымоходом или пачкой вагонки могут разместиться еще двое пассажиров. У конкурентов всё наоборот. Плюсы «Сида» – наименьшая погрузочная высота и приличная ширина проема.

Chevrolet Cruze

Peugeot 308

Kia cee'd

СТС

СТС.RU

ПОНЕДЕЛЬНИК-ЧЕТВЕРГ

21:00

КУХНЯ

ВКУСНАЯ КОМЕДИЯ

16+

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ. СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ СМИ ЭЛ№ФС77-48027 ОТ 30 ДЕКАБРЯ 2011 Г.

В активе «Киа» и «Пежо» по десять цветов, покупатели «Шевроле» выбирают из восьми колеров.

КОРЗИНКА И КАРТОНКА

Результаты наших замеров часто (как и в этот раз) расходятся с данными производителей: вместо удобных 1-литровых блоков методики VDA мы работаем с 8-литровыми кубиками и получаем действительно полезный объем. Паспортный чемпион «Круз» уступил оппонентам, но совсем чуть-чуть – 4 л. Зато у него сиденье раскладывается в одно касание. «Пежо» и «Киа» показали одинаковый результат – 316 л, багажники у них по форме тоже почти один в один, но есть нюанс: только в 308-м предусмотрен люк для лыж (куда же без них зимой на даче!).

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET CRUZE	PEUGEOT 308	KIA CEE'D
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4510/1797/1477/2685	4276/1815/1498/2608	4310/1780/1470/2650
колея спереди/сзади	1544/1558	1526/1521	1563/1576
Объем багажника, л	413/883	348/н.д.	380/1318
Радиус поворота, м	5,5	5,4	5,2
Снаряженная/полная масса , кг	1210/1818	1285/1815	1310/1820
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	10,8	10,5
Максимальная скорость, км/ч	185	195	195
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/60	А95/53
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100км	н.д./н.д./7,3	9,1/4,9/6,4	8,6/5,1/6,4
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	147	159
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1598	1598	1591
Степень сжатия	н.д.	11,0	10,5
Мощность, кВт/л.с.	80/109 при 6000 об/мин	88/120 при 6000 об/мин	96/130 при 6300 об/мин
Крутящий момент, Н·м	150 при 4000 об/мин	160 при 4250 об/мин	157 при 4850 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,81/2,16/1,48/1,12/0,89/–/3,55	3,45/1,87/1,29/0,95/0,74/–/3,33	н.д.
Главная передача	3,94	4,76	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/60R16	215/55R16	205/55R16

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (IV)	100 (V)	120 (V)	
CHEVROLET CRUZE	63,9	66,1	68,7	78,0
PEUGEOT 308	65,3	67,8	69,2	77,4
KIA CEE'D	64,6 (IV)/63,7 (V)	66,3 (V)/66,3 (VI)	68,9(VI)	74,9

Дженсон Баттон использует Mobil 1.

© 2012 ExxonMobil Corporation. Все используемые здесь товарные знаки являются товарными знаками или зарегистрированными товарными знаками ExxonMobil Corporation или одной из ее дочерних компаний, если не указано иное. Все другие используемые здесь товарные знаки являются собственностью их соответствующих владельцев.
* Утверждения сделаны, основываясь на сценке общемирового спроса и предложения на синтетические смазочные материалы по результатам исследования Kline & Company, Inc. 2010. Реклама.

Дженсон Баттон, пилот команды Vodafone McLaren Mercedes Formula 1, использует технологические преимущества Mobil 1 — мирового лидера среди синтетических моторных масел*. Ваш автомобиль также может воспользоваться преимуществами технологии Mobil 1, протестированной и разработанной с учетом интенсивных нагрузок, испытываемых двигателями. Узнайте больше на www.mobil1.ru.

ВОДИТЕЛЕЙ МНОГО. МАСЛО ОДНО.

(ее, как и положено по современному эко-этикету, электроника выводит на приборы).

«Киа» – единственный в трио обладатель универсального ездового характера (с точки зрения оборотов двигателя и подбора передаточных чисел). Мотор мощностью 130 л.с. охотно тянет автомобиль с минимальных оборотов, хотя цифры утверждают: крутящий момент здесь меньше, чем у «Пежо», а его пик приходится на более высокие обороты. Жалует двигатель и галоп – охотно взвинчивает обороты до ограничителя, при этом его шум остается ненавязчивым. Если же не насиловать педаль газа, то в «Сиде» после «Шевроле» едешь, словно в берушах.

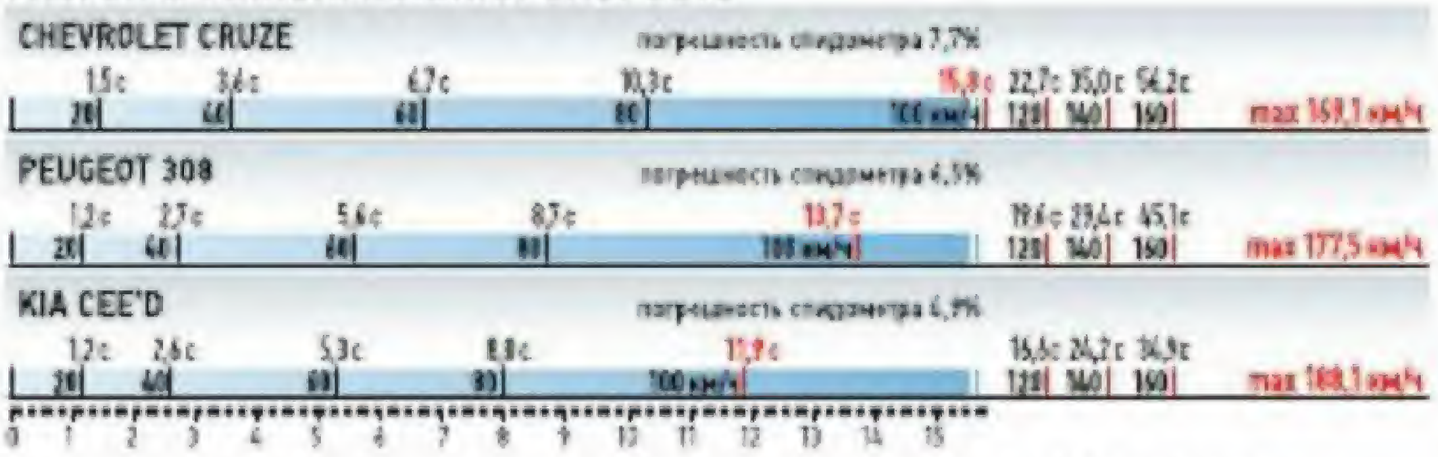
Понравилась и упомянутая выше регулировка усилителя руля: можно выбирать между *Comfort, Normal* и *Sport*. Первый режим хорош на парковке и в городе, второй отлично подойдет для длинных перегонов, о третьем всё сказано его названием.

Руль в этом режиме наливается приличным усилием, и «Сид» почти так же охотно, как 308-й, ныряет в вираж, демонстрируя нейтральную поворачиваемость. Да, азарта у него поменьше, чем у «Пежо», а занос развивается резче, но в целом надежность на высоте.

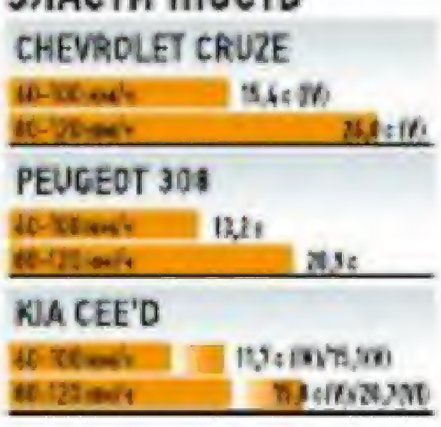
СМОТРИТЕ ПОД НОГИ

Одна из частых городских «травм» – наезд на неформатный бордюр. Больше других такого боится «Киа»: расстояние от «пола» до жесткой пластиковой юбки бампера – 185 мм. Днище «Сида» аккуратно «обернуто» пластиком, но вот защиты моторного отсека нет. Чуть лучше «Пежо»: 190 мм до асфальта. Однако пластиковая оторочка низа бампера хлипкая и легко отрывается. Хорошо хоть, что после рестайлинга номерной знак перенесли с нижней части бампера на радиаторную решетку. На «Пежо» и «Шевроле» уже на заводе установлена защита картера. Побеждает же в «бордюрном» тесте «Шевроле-Круз» со 190 мм расстояния до пластиковой, причем широкой и гибкой, оборки бампера.

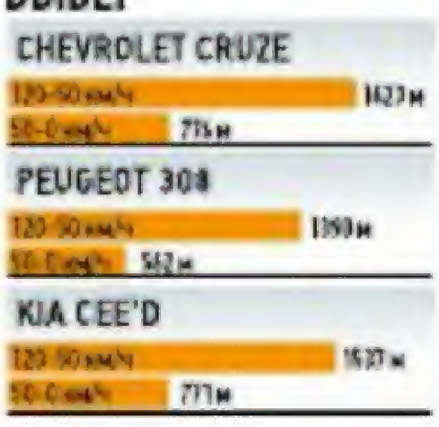
РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



ЭЛАСТИЧНОСТЬ



ВЫБЕГ



ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

КОНЬЯК *это Музыка*

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

РЕКЛАМА

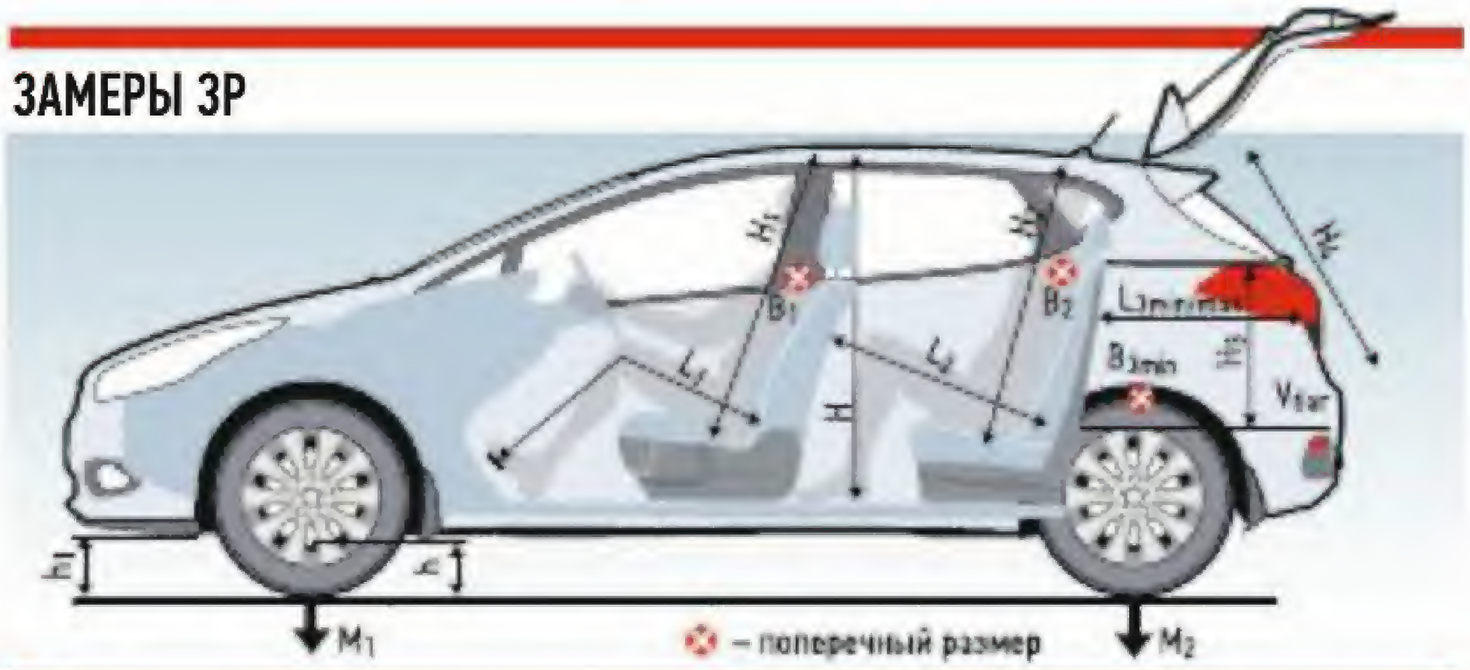
В комфортности на плохих покрытиях «Сид» уступает «Шевроле», но обыгрывает «Пежо» в борьбе с поперечными морщинами и дорожной мелочовкой. Единственное, чего он точно не любит, так это высоких волн: качает кормой, порой звучно замыкая длинноходную заднюю подвеску.

Что же, новый «Сид» дорос до полноценной конкурентной войны даже с чистокровными «европейцами», не говоря уж о корейских соседях. А вот воевать с соседями по даче не стоит ни при каких обстоятельствах! **ЗР**

Михаил Гзовский:

«Поездка на дачу к другу выявила однозначного лидера – «Киа-Сид». Нечасто бывает, чтобы красивый и приятный в управлении автомобиль оказался еще и практичным».

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	L_3 min/max, мм	B_3 min, мм	H_3, мм	H_4	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h	h_1
CHEVROLET CRUZE	1015–1250	530–815	1155	1015	955	1395	1360	875/1610	1010	445	850	312	852 (59,5)	579 (40,5)	1431	130*	195
PEUGEOT 308	975–1165	600–835	1215	1060	980	1420	1365	830/1485	1050	540	735	316	816 (61)	529 (39)	1345	145*	190
KIA CEE'D	990–1190	605–850	1220	1045	970	1425	1370	720/1535	1035	520	720	316	738 (58)	528 (42)	1266	150	185

**По защите двигателя.*

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHEVROLET CRUZE	9	8	7	8	8	8	7	7	8	7	9	8	9	8	8	7,9
	+ Удобное водительское сиденье, просторный задний диван, хорошие плавность хода и геометрическая проходимость.								− Медленный и шумный на разгоне, посредственные тормоза и обзорность.							
PEUGEOT 308	9	8	7	8	7	8	8	9	9	8	7	9	8	8	8	8,1
	+ Отменное сиденье, эффективные тормоза, задорная управляемость, удобный и эффективный климат-контроль.								− Неудобные зеркала, тесный для троих второй ряд, жесткая и шумная задняя подвеска.							
KIA CEE'D	8	9	9	8	9	8	9	8	8	9	8	8	7	9	7	8,3
	+ Выверенная эргономика, отличная обзорность, резвый разгон, точная коробка передач, низкий уровень шумов и вибраций, расширенная гарантия.								− Запаска-докатка, низкие свесы, отсутствие штатной защиты моторного отсека, водительское сиденье не самое удобное.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

MERRELL

ЗИМА ПРИШЛА!

И ты выходи!

Коллекция NORSEHUND

Мороз кусается? Ответь ему тем же! Водозащитная конструкция Waterproof гарантирует надежную защиту от влаги, утеплитель Opti-Warm™ сохраняет тепло – ноги остаются сухими и теплыми. Протектор, повторяющий строение волчьей лапы, создан для экстремальных зимних условий

Узнай больше на www.merrell.ru

спортмастер рекомендует

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

Реклама

НОВЫЙ CR-V
СОЧЕТАЯ ПРЕИМУЩЕСТВА

Проходимость кроссовера
Комфорт и вместительность минивэна
Управляемость и яркий дизайн седана

В САЛОНАХ АВТОРИЗОВАННЫХ ДИЛЕРОВ С 24 НОЯБРЯ 2012!

Совершенно новый Honda CR-V совместил в себе всё лучшее от каждого класса автомобилей. Мы объединили высочайшее качество и надежность, присущее автомобилям Honda, с ярким дизайном, отвечающим требованиям времени, и улучшили все ключевые характеристики нового автомобиля. Интеллектуальная система полного привода, система трансформации One Motion Operation, светодиодные ходовые огни, объем багажника 589л. Новый Honda CR-V — совершенный автомобиль для тех, кто ценит не только функциональную практичность, но и яркий стиль.

www.honda.co.ru 8-800-555-77-11

HONDA

The Power of Dreams

ИМПАЗА®

ЖИЗНЬ МЕНЯЕТСЯ В КОРНЕ

Лекарственный препарат «Импаза» создан специально для лечения нарушения потенции. Регулярный прием помогает мужчинам восстановить сексуальные возможности и вернуть уверенность в своей силе!

Узнайте больше по телефонам горячей линии:
+7 (495) 681-09-30, 681-93-00
или на сайте www.impaza.ru

materia medica
Новый путь к здоровью!

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

Рег. уд. № 003746/01 Реклама

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

В каком диапазоне работают радары «Стрелка»? Правомерно ли оценивать состояние тормозной жидкости по ее электропроводности? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!

Автор: Сергей Федорченко

Можно ли летом, когда средняя температура плюс 35–37 градусов, использовать синтетику 5W-40? Режим езды 20–25 минут по селу (пробок нет), чаще 3-я и 2-я передачи, реже 4-я и 1-я. Автомобиль ВАЗ-11174, пробег 7000 км. Я бы ездил на 10W-40, но больно уж зимы стали суровые.

Можно. Отличия 10W-40 от 5W-40 при такой температуре практически незаметны – первая цифра будет определять в основном пусковые свойства двигателя при низких температурах, а за поведение масла при рабочих температурах двигателя отвечает вторая цифра.

Автор: Олег Дубаев, Серпухов

Слышал в каком-то интервью по радио, что радары «Стрелка» работают в инфракрасном диапазоне. Так ли это?

Нет. «Стрелки», как и подавляющее большинство распространенных у нас радаров, работают в К-диапазоне – 24,15 ГГц.

Автор: Борисыч

В материале «Сковородка в цилиндре» (ЗР, 2012, № 7) вы пишете: «Масло попадает в цилиндры в виде масляной пленки, оставляемой первым поршневым кольцом». Мне непонятно, почему толщина слоя масла на стенках цилиндра, а значит, и его пропуск в зону прогрева и испарения с ростом вязкости резко увеличиваются. Ведь эта толщина определяется реальным зазором в поршневой группе...

Дело в том, что реальный зазор в ЦПГ на толщину масляной пленки влияет крайне незначительно – если, конечно, вам не забыли при сборке поставить маслосъемные кольца. Эти зазоры на два порядка больше (даже в рабочем состоянии), чем та толщина слоя масла, которую оставляет после себя маслосъемное кольцо. Поэтому пропуск масла на стенки цилиндра в зону камеры сгорания обусловлен множеством факторов – конструкцией, качеством приработки и степенью износа поршневых колец, их расположением на поршне, режимом работы двигателя, температурой двигателя и, в очень серьезной степени, вязкостью масла. Она определяет несущую способность поршневых колец и через нее – оставляемые ими толщины слоев. Чем выше вязкость, тем больше подъемная сила, формируемая на рабочей поверхности кольца. Тем больше пропуск масла и тем выше его температура, поскольку масло – теплоизолятор по сравнению с железками. Поэтому масляная пленка большей вязкости кипит больше.

Автор: Юрий Аушев,
Тверь

В экспертизе тормозных жидкостей (ЗР, 2012, № 9) вы пишете, что использование тестеров для экспресс-оценки их состояния путем замера электропроводности правомерно, только когда сравниваешь, что было и что стало. Получается, если сравнивать не с чем, то и такой тестер вообще бесполезен?

Да, именно так. Исходная электропроводность свежих тормозных жидкостей разных производителей может значительно различаться, а потому одиночный замер, по сути, бесполезен. Следует сравнивать параметры одной и той же жидкости, полученные «до того» и «после того». Для этого, как отмечено в статье, нужно либо иметь в запасе нетронутый флакончик жидкости той же марки, что заправлена в авто, либо при заливке свежей жидкости запомнить ее исходную электропроводность. Непрактично, но – увы...

Автор: Илдар Гайнутдинов,
Чувашия

В январе купил «Хёндай-Солярис». На фоне тихого двигателя и трансмиссии очень достает шум шин («Кумхо-Солус КН17»). Шумоизоляцию положил, но большого эффекта не дало. Что делать?

Сначала вспомним, откуда берется шум. При качении колеса даже по «зеркалу» выступы и впадины протектора то сцепляются, то расцепляются с покрытием. Это сопровождается их толчками о покрытие, что неизбежно порождает шум: ведь шина, строго говоря, не круглая, а в той или иной степени «зазубренная»! На реальном покрытии картина еще сложней: шум зависит от его состояния, шероховатости, от того, насколько оно разбито, и т. п. Кроме того, на шероховатом покрытии шумность работы шины в немалой степени зависит от внутреннего давления в ней, а также от особенностей подвески, амортизаторов и т. д. В то же время их исправность, как и исправность ряда элементов кузова, сказывается на том, как внешние звуки передаются внутрь салона.

Конечно, за свои деньги хочется получить максимум удовольствия. Будь у вас, к примеру, автомобиль с неисправной системой выпуска, вряд ли заметили бы шумные шины. Но вы заметили – значит, с акустикой двигателя, трансмиссии и т. п., скорее всего, дела обстоят неплохо, а вот с шумоизоляцией салона – не очень. Так стоит ли искать менее шумные шины? Ведь главное все-таки – их основные показатели, влияющие на безопасность движения, а отнюдь не шум! К тому же автомобиль сертифицирован в той или иной товарной комплектации и за любые его характеристики отвечает производитель. А кардинальный способ снизить шумность – приобрести модель парой классов выше.

Автор: Владимир Семенов,
Нижний Новгород

В статье «Топливный заряд» (ЗР, 2012, № 8) сказано, что мотор не может развить максимум мощности при минимуме расхода топлива. Мне это кажется не совсем правильным. В школе изучали индикаторные диаграммы паровой машины и ДВС. Самая «пузатая» площадь верхней петли диаграммы ДВС (для 4-тактных) соответствует максимальному КПД. А при максимальном КПД и мощность максимальная, и расход минимальный, и экология на высоте. И если построить систему, которая будет загонять опережение зажигания на углы, при которых получается максимум «пузатости» диаграммы, это будет означать, что данный экземпляр двигателя в данных внешних условиях в данный момент достигнет максимального КПД!

То, что проходят в школе, – вполне справедливо. Остается лишь определить, при каких условиях получена конкретная индикаторная диаграмма. Попробуйте снять ее на смеси, обогащенной почти до верхнего возможного предела, и посмотрите, что произойдет с КПД двигателя, который едва способен «прожевывать» такую смесь. Потом проведите опыт с крайне бедной смесью и опять проанализируйте результат. А дальше, в диапазоне между этими крайностями, откроется широкое поле для поисков идеала! Этих тонкостей, возможно, нет в школьных учебниках, но то, что смесь разного состава сгорает, мягко говоря, по-разному, – факт. И здесь одна из основных причин того, что регулирование процессов в двигателе (особенно многорежимном) представляет очень непростую задачу. В нашей статье сравнивается работа двигателя на «мощностной» (немного обогащенной) смеси и «экономичной» (обедненной). Естественно, индикаторные диаграммы при этом получатся разные, мощности и КПД – разные, расходы топлива – разные. В литературе это описано. Рекомендуем, например: Bosch. Системы управления бензиновыми двигателями/Перевод с немецкого. – Первое русское издание. – Москва: Издательство «За рулем», 2005.

На правах рекламы

TEXTAR

Чистые колесные диски, улучшенный комфорт, повышенная износостойкость и качество торможения – это и есть epad, магическая комбинация от TEXTAR.

epad

Тормозная колодка epad от компании TEXTAR – это новое поколение фрикционных материалов для более чистого, бесшумного и комфортного торможения. Только новейшая фрикционная технология и уникальный состав фрикционной смеси, благодаря которой колодки автомобиля обладают повышенной износостойкостью и сохраняют блеск и чистоту Вашего колесного диска. Автомобили, оснащенные тормозными колодками epad от TEXTAR, тормозят практически бесшумно. epad от TEXTAR обеспечивает высочайшее немецкое качество и результативность торможения, которые Вы ожидаете от мирового лидера в производстве тормозных колодок и накладок.

Представительство в России
109044 Москва
Крутицкий вал 3, к.2 офис 5
тел. +7 (495) 988 4306

www.textar.com

Textar - зарегистрированная торговая марка TMD Friction.

На правах рекламы

Фото•КОНКУРС

ВЫ НАМ ПИСАЛИ | ФОТОКОНКУРС | НАШЕМАРОЧКИ

НАШЕМАРОЧКИ. НАШ КОНКУРС ПРОДОЛЖАЕТСЯ! ВСЕХ, КТО ЗАМЕТИЛ И СФОТОГРАФИРОВАЛ РАЗНОГО РОДА ЗАБАВНЫЕ И ПРОСТО ПРИКОЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬЧИКИ, ПРИГЛАШАЕМ ПРИСЫЛАТЬ СВОИ ФОТО НАМ. ЛУЧШИЕ, КОНЕЧНО ЖЕ, БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ!

ПОЛТОРЫ «ДВОЙКИ»

В Казани возле ТЦ увидели сие произведение народного искусства. Судя по наклейке на ветровом стекле, оно участвовало в «Казанском ралли классических автомобилей».

УАНЯ МАРКИН

СУРОВАЯ БУХАНКА

Отправляю фото нашего транспортного средства. Имя – Суровый. Среда обитания – Западная Якутия. Автор идеи и главный конструктор – Вячеслав Борисенко. Призвание – охота и рыбалка.

ДМИТРИЙ СУХАРСКИЙ

ГАЗ НА ВСЕ ВРЕМЕНА

Невзирая на кризисы.

СТАС ИВАНОВ, ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ, СЕЛО ТОЛМАЧИ

УВАЗИК

По пути из Сочи в Волгоград заметили вот это чудо. Такие «увазики» (ВАЗ-2101 + УАЗ) гоняют по Кубани.

АНДРЕЙ ГОРОХОВ, ВОЛГОГРАД

С КЛАССИЧЕСКИМ МОСТОМ

Задний мост – от «классики», все остальное – мотоцикл. Обнаружен в поселке Тургояк, Челябинской области.

АЛЕКСАНДР ПЕРЕКОПСКИЙ, ЧЕЛЯБИНСК

САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ. ЖДЕМ ВАШИ ФОТОЗАРИСОВКИ НА ТЕМУ «САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!». САМЫЕ ВЕСЕЛЫЕ ГАИШНИКИ, САМЫЕ ОТВРАТИТЕЛЬНЫЕ ДОРОГИ, САМЫЕ ЗАБАВНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЭПИЗОДЫ – В ОБЩЕМ, ВСЕ САМОЕ-САМОЕ! ЛУЧШИЕ СНИМКИ ПОЯВЯТСЯ В ЖУРНАЛЕ.

ПАРКОВКА ДЛЯ ИДИОТОВ

Не очень вежливо, но зато вполне понятно.

ЕЛЕНА СИЗИНЦЕВА

НЮДЯ-ПИДЯ-ЯХА

Речка с веселым названием течет в Ямало-Ненецком АО.

ТАРАС ШУМИЛО,
МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ЮБИЛЕЙНЫЙ

НЕ ЛЕТИТ, НО КРУТИТСЯ!

Оказывается, Карлсон все-таки существует!

ЕВГЕНИЙ АНДРЕЙЧЕНКО,
НОВЫЙ УРЕНГОЙ,
ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АО

ТРАВА У ДОМА

Так устроен переход у нас в Воркуте на пересечении улиц Ленина и Тиманской. В общем, дорога в никуда.

АЛЬБЕРТ ФЕТТЕР

ШИРОКА, ГЛУБОКА...

Какую еще машину можно загружать вот так?

МАКСИМ ГАПЕЕНКО, БАЛАШИХА

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Работу ноябрьского почтамта курировал **Михаил КОЛОДОЧКИН**

На правах рекламы

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА.

Радар-детекторы

АВТОР ЕЛЕНА РЕДЬКИНА,
АВГ 24 2012 17:51

ГИБДД Татарстана хочет запретить российским водителям пользоваться радар-детекторами на территории республики. Автомобилисты заволновались и начали с жаром обсуждать вето на этот прибор, позволяющий избежать штрафа.

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 484

VX ГОРОД: ВОЛХОВ, МАШИНА: TOYOTA CAMRY

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 17:51

Есть инновационное предложение: запретить всё! Вот просто принять такой закон из одной статьи: «В Российской Федерации запрещено всё!».
И сразу сколько проблем снимется:
– полицаям и судам не надо голову ломать,
– не надо искать повод для взятки или наказания,
– не будет недовольных и оппозиции, по крайней мере на свободе.

klinsmann ГОРОД: MOSCOW, МАШИНА: XC60

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 18:20

Необходимо запретить! Лихач должен платить штрафы за свои выкидоны. Заодно штрафы за скорость поднять в 2-3 раза. Скорость нужно соблюдать везде и всем. Это наша безопасность.

Stranger ГОРОД: SAMARA, МАШИНА: MAYBACH

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 18:40

Ага, а еще запретим радио в машине, перевозку любого иного приемника электромагнитных волн (сотовый), отшибем оперативным путем память о пройденных участках пути, на которых установлены камеры, и глаза выколем, чтобы не могли увидеть радар или ПИДРа.

Woolfer ГОРОД: МОСКВА, МАШИНА: SUZUKI SX4

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 18:41

А кто-то этими детекторами еще пользуется? Есть куча сервисов типа mapcam.info, где отмечены места установки камер и самых частых засад ГИБДД, – никакого детектора не надо.

chiss ГОРОД: N, МАШИНА: Y

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 18:54

Идея в принципе логичная. В Европе – не помню, в каких странах, – антирадары запрещены. Скажу больше, местные гаишники даже устройства какие-то для отлова водителей с радарами имеют. Штраф за это нехилый. И в том есть смысл: ведь идея камер не штрафы стричь, а к порядку приучать, чтобы человек везде и всюду ехал по правилам, не зная, где и когда его могут поймать, а не только там порядочного строил, где пикает.

Пусть лучше обяжут видеорегистраторы возить, чтобы, если что, доказывать все без размахивания руками, – вот это дело. Регистратор с GPS фиксирует скорость – всегда можно доказать, кто прав, а кто виноват. А вот против радар-детекторов ничего не имею. Сам пользуюсь, так как иногда забываюсь в населенных пунктах на трассе. Но в идее запрета здравый смысл есть.

spindel ГОРОД: ВЛАДИМИР, МАШИНА: HONDA CR-V

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 22:08

У нашей ГАИ цель наказать, а не предотвратить. Вместо того чтобы, например, поставить машинку свою у всех на виду на опасном участке дороги, они будут прятать там видеокамеру-радар. А лихачи будут лететь невзирая ни на что. Пусть уж лучше они притормозят, подчиняясь сигналам своих антирадаров. Это поможет избежать лишних жертв. Людям в погонах совершенно наплевать на безопасность на дорогах. Им главное – план, штрафы. Ничего не меняется в ГАИ с советских времен... кроме средств фиксации нарушений. Надо каждому гаишнику дать несколько километров дороги и привязать его зарплату к аварийности. Вот тогда все изменится и не надо будет запрещать радар-детекторы, регистраторы, радиостанции СБ и т. д.

А запрещение радар-детекторов ничего не даст в плане уменьшения аварийности... Будет больше штрафов, только и всего. Впрочем, большинство игнорирует этот запрет. Да и детекторы есть уже с защитой от обнаружения.

Pash ГОРОД: ТУЛА, МАШИНА: LANCER X

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 21:32

Всегда и везде соблюдать скорость – нереально! Я таких людей не знаю. Кроме того, постоянно меняются знаки: то 80 поставят, то уберут его через месяц-другой – и сразу в засаду. Всё это не для безопасности, а для заработка. Если они так пекутся о безопасности, зачем прячутся?

beg11emot ГОРОД: РЯЗАНЬ КОСОПУЗАЯ, МАШИНА: FORD F2

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 22:13

Вообще медвепуты ничего дельного не могут сделать, а одними запретами все проблемы в России не решить. Надо строить современные многополосные автодороги, на некоторых повышать разрешенную максимальную скорость. Сейчас почти кругом пробки, час-другой протолкаешься, а потом многие водители пытаются наверстать потерянное время.

Тут ссылаются, что во многих странах радар-детекторы запрещены, но при этом очень ловко забывают сказать (и обходят этот момент), что в других странах на дорогах есть соответствующие, предупреждающие о радарах знаки. Этим летом был очень удивлен, когда на трассе «Дон» увидел треногу в камуфляжном чехле (реально с 10 метров не видно технику!). Также согласен с мнением, что доходы гайцев, привыкших рубить бабло с «фенами» на трассе, снизились, вот поэтому и придумывают новые выкрутасы.

Vladsportage-grand ГОРОД: НОВОЧЕРКАССК, МАШИНА: «КИА-СПОРТИДЖ»

ДОБАВЛЕНО: 26 АВГУСТ 2012 – 01:07

А я не имею сего девайса и брать не буду. Чем старше становлюсь, тем больше понимаю, что принцип «виноват не в том, что украл...» в отношении автомобиля неприемлем. А превышение скорости по вкладу в статистику ДТП на порядок превосходит алкоголь.

Но насчет ужесточения кары за алкоголь никто не возражает, а за превышение скорости, говорят, наказания чрезмерны. Парадокс – или я не прав?

Что касается меня – превышаю, не с луны свалился. Но за знаками слежу внимательно и, если попадаюсь (очень редко), ни в какие прения с инспекторами не вступаю: виноват, готов нести наказание.

Oleg_I ГОРОД: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МАШИНА: ВАЗ-1117

ДОБАВЛЕНО: 26 АВГУСТ 2012 – 21:48

Я лично долго раздумывал, стоит ли себе такое покупать. Решил – смысла нет. Больше вероятность того, что слишком разгонишься и попадешь на такой радар, который твой детектор не берет. Причем если ездишь часто, то попадать будешь каждый день в течение месяца – пока письма не пойдут. Получишь по совокупности штрафов на 20-30 тысяч – зачем такое надо? Просто не превышаю больше чем на 20-30 км/ч. По городу – 80, за городом 115-120. Обычно успеваешь сбросить 5-10 км без создания аварийной ситуации. До превышения в 30 км/ч письма не приходят – во всяком случае, при нынешних штрафах. Каждое письмо обходится ГАИ в 200-300 рублей, поэтому посылать такое при штрафе в 100 – себе в минус работать.

makos73 ГОРОД: ДИМИТРОВГРАД, МАШИНА: ВАЗ-2111

ДОБАВЛЕНО: 27 АВГУСТ 2012 – 20:37

После штрафа в 100 рублей за превышение (первый за несколько лет) купил себе антирадар. Объясняю зачем.

1. Ездить стало гораздо спокойнее (как ни странно, нарушать чаще не стал), вижу и слышу ГАИ раньше.

2. На дороге сейчас две стороны – ГАИ и водители, и ни одна из них не печется о безопасности дорожного движения. Одна только деньги собирает (догадайтесь с трех раз, какая).

PROFESSIONAL DRIVE

FELIX®

FELIX. ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АНТИФРИЗ

РЕКОМЕНДОВАН
В КАЧЕСТВЕ АНТИФРИЗА ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ МАРОК

Audi, BMW, Chevrolet, Chrysler, Citroen, Daewoo, Daihatsu, Fiat, Ford, GM, Honda, Hyundai, KIA, Lada, Mazda, Mercedes, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, SAAB, Seat, Skoda, Subaru, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo, Cummins, DAF, MAN, MAZ, KAMAZ, GAZ, BELAZ

- **исключает** перегрев и переохлаждение двигателя;
- **защищает** от коррозии детали системы охлаждения;
- **обладает** увеличенным ресурсом эксплуатации;
- **снижает** расход топлива;
- **улучшает** работу двигателя и отопителя салона;
- **продлевает** срок службы системы охлаждения;
- **увеличивает** ресурс работы помпы, термостата, радиатора.

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АВТОХИМИЯ И АВТОКОСМЕТИКА

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА, НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ, ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ – НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА.

Марафон «60 часов «За рулем»

АВТОР ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ, АВГ 12 2012 20:17

Напряженный марафон завершен. По итогам четырех дней первой шла «Лада-Гранта». Казалось, недалека ее победа, но в последний день случилось непредвиденное: победил «Ларгус»!

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 632

corvus ГОРОД: ЕЛЕЦ, МАШИНА: ВАЗ-2112

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 21:09

Я думаю, что тест стоило бы изменить, а именно – гонять машины с запредельными нагрузками, пока какая-нибудь не станет на прикол. А по поводу «Авео» – да простят меня адепты иностранного качества, но если уже два автомобильных издания намекают на не самую высокую надежность этой машины, может, стоит хотя бы задуматься?

WHEEL КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ. МАШИНА: «ШЕВРОЛЕ-ЛАЧЕТТИ»

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 22:01

Думаю вот про ошибку «Авео» на марафоне. Что может произойти в системах управления двигателем при длительной езде на предельных нагрузках?

Вспомнил вот про «перегрев катализатора». В России часто ставят под двигатель глухую металлическую защиту, нарушая тем самым тепловой режим подкапотного пространства. У «Авео» наверняка катализатор расположен под капотом (сразу за выпускным коллектором). Возможно, что на нашем «Авео» колхозная защита поддона, установленная «добрыми» местными дилерами, нарушила циркуляцию воздуха в подкапотном пространстве, что спровоцировало перегрев катализатора при длительном движении на максимальных нагрузках.

Marat1990. islamov ГОРОД: НЕФТЕКАМСК, МАШИНА: ВАЗ-2112

ДОБАВЛЕНО: 24 АВГУСТ 2012 – 22:40

Я до последнего верил в победу «Гранты»! Жаль, что такая мелочь подвела. Хотя по расходу топлива это самая экономичная машина марафона. «Ларгус» поздравляю с победой, а от «Авео» такого не ожидал!

gem ГОРОД: ДАЛЬНЕЕ ЗАМКАДЬЕ, МАШИНА: ASTRA H CARAVAN Z13DTH

ДОБАВЛЕНО: 25 АВГУСТ 2012 – 01:21

Сначала ставил на «Авео» (довелось поездить на предыдущей – неплохая машинка), после первого дня понял, что «Гранта» – лидер. Непонятно, при чем тут концевик сцепы. И почему второе место? Видимо, ответов придется ждать до выхода печатного журнала? Интрига?

А «Ларгус»? Ну, вроде как все предсказуемо, «Дачия», она и есть «Дачия».

andrey5670

ДОБАВЛЕНО: 25 АВГУСТ 2012 – 10:30

С загоревшимся «чеком» без проблем можно доехать до СТО (или до места стоянки, жительства). А вот если где-то внезапно кончится бензин, то в лучшем случае нужно будет найти емкость для него и добираться до ближайшей АЗС, а в худшем – может произойти и ДТП, если а/м остановится посредине полосы в условиях плохой видимости и т. д. Так что «Ларгус» надо ставить на последнее место. В марафоне участвовали вроде как современные а/м, а не а/м 50-летней давности, у которых, чтобы проверить наличие бензина, нужно сунуть палку в бак и всегда ездить с запасом в канистре.

proxoqji ГОРОД: МОНЧЕГОРСК, МАШИНА: OPEL

ДОБАВЛЕНО: 25 АВГУСТ 2012 – 14:59

Корейско-китайские «шевроле» придется простому автомобилисту постоянно за свой счет ремонтировать. Румыно-российский «Ларгус» постоянно обязывает водителя быть наготове и иметь «галстук» для транспортировки на АЗС. Незавидное будущее у этих поделок от автопрома.

Billy ГОРОД МУРМАНСК. МАШИНА: LADA GRANTA

ДОБАВЛЕНО: 26 АВГУСТ 2012 – 01:25

Все автомобили-участники эксплуатировались за пределами ТТХ. На пределе технических возможностей (т. е. в равных условиях). И если один выдержал, другой – нет, то какой вывод напрашивается? Или так: два автомобиля на одинаковой скорости под одинаковым углом врезались в дерево. Вроде как такая ситуация является нарушением правил эксплуатации. Но в одном автомобиле все трупы, в другом все живы-здоровы. Какой вывод? Наверное, такой, что тест не показателен, так как проведен с нарушением техусловий, ПДД и бла-бла-бла...

Oznob ГОРОД: РОСТОВ-НА-ДОНУ, МАШИНА: ЗАЗ-968М, ВАЗ-21011, ВАЗ-2106

ДОБАВЛЕНО: 26 АВГУСТ 2012 – 20:19

Я вот тут чего-то вспомнил одну особенность. Еще «60 часов» с «Логаном» показали, что датчик уровня топлива врет. И что? Прошло время, а эта особенность с легкостью перекочевала на универсал, изготавливаемый на другом заводе, но под присмотром тех же французов.

Не то чтоб явление весомое, но французы могли бы сделать некоторые выводы еще в прошлый раз (или в позапрошлый, уже не помню). Ведь, когда обнаружили проблемы с разрегулировкой зазоров клапанов, изменение операции сборки-регулировки соответствующего узла на производстве было преподнесено журналом как мгновенная реакция производителя на недостаток, выявленный потребителем. А с этим косяком – никакой реакции. Интересно было бы услышать мнение официальных лиц по этому поводу.

DedMa3au ГОРОД: TOGLIATTY->MSK МАШИНА: КАЛИНКА-МАЛИНКА 11176-39-036

ДОБАВЛЕНО: 27 АВГУСТ 2012 – 18:03

Поломка машины, пусть и на максимальных скоростях, остается поломкой. Да, в жизни так «ушатывают» машины единицы, но марафон на то и марафон (он в 10 раз больше нагружает конкретную машину, тем самым провоцирует ее поломки). Где тонко, там и рвется. «Гранта» прошла достойно этот тест, «Авео» еще сыроват, поэтому и провалил его. Вы же не будете каждый день скидывать клемму, дабы сбросить ошибку ABS. Всем удачи на дорогах!

destructor ГОРОД: САМАРСКАЯ ОБЛ., МАШИНА: «КАЛИНА»

ДОБАВЛЕНО: 27 АВГУСТ 2012 – 21:47

Очень надеюсь, что зарулевцы не будут учитывать брюзжание отдельных форумчан и оставят тест «как есть». Тест интересный и оригинальный. Это намного лучше, чем в некоторых тестах, где пара толерантов делится своими органолептическими ощущениями от какой-либо машинки. «Пластик на ощупь мягкий, запах в машинке противный, а рычаг скоростей жесткий, но в меру».

Mandor ГОРОД САМАРА. МАШИНА: «ОПЕЛЬ-АСТРА»

ДОБАВЛЕНО: 28 АВГУСТ 2012 – 11:16

А вот и другая сторона – владелец, окрыленный сознанием того, что его «агрегат» может испытывать нагрузки большие, чем указаны в документах на «агрегат», вылетает с оторванным колесом куданить на встречку на скорости 190 км/ч... Результат печален! Реальная жизнь космонавта и летчика – готовность в любую минуту испытать запредельные нагрузки (в пределах разумного, где-то не более 10g кратковременно, может быть, минуту, могу ошибаться)... Никогда не будут испытывать на космонавте нагрузку в 15g в течение часа, чтоб посмотреть, откуда у него кишки вылезут!

* Акция проводится с 01.10.2012 по 31.12.2012 г. и действительна по риску «Ущерб» для новых договоров, заключенных в данный период, времени на легковые ТС.
Условия акции распространяются на автомобили не старше 3-х лет на дату страхования.
Акция не распространяется на ДТП с 3-мя и более участниками, а также на страховые события, в которых причинен вред жизни и здоровью.
Обязательные условия действия акции: звонок в страховую компанию с места события, автомобиль с места события способен самостоятельно передвигаться, повреждения сопряженных кузовных деталей автомобиля получены в рамках одного страхового события, корректно заполнен Европротокол в случае ДТП с 2-мя участниками.
Более подробно об условиях данной акции вы можете узнать в офисах компании ОАО СК «Альянс».

Внимание, условия акции не освобождают Клиента от обязанностей соблюдения Правил дорожного движения.

Реклама. ОАО СК «Альянс». Лицензия ФСФР С № 0290 77

ПОЛНЫЙ РАЗВОД

Вы нацелились на покупку полноприводного автомобиля? Но вместе со всеми ведущими колесами могут всучить много такого, что вам вовсе и не нужно. Так сказать, в добровольно-принудительном порядке. Велика ли переплата за вседорожность у самых популярных моделей рынка, выяснял **Максим Приходько**.

1

«Рено-Дастер»

4×2 – 50 000 руб. – 4×4

Мегахит нашего рынка: его полноприводная версия в базе всего на 50 тысяч дороже, чем монопривод. Вроде бы все нормально? На самом деле соплеменники Мольера над нами жестоко посмеялись. В полном приводе вы вправе рассчитывать только на механику! Автомат, непременный спутник более-менее приличного кроссовера, у этой модели только в переднеприводной версии.

2

«Хёндай Санта-Фе»

4×2 – 70 000 руб. – 4×4

Здесь всё без подвохов. Дизельные машины в базовой версии схожи по комплектации, доплата за «все четыре колеса» составляет божеские 70 тысяч.

«Ниссан-Кашкай», «Тойота-RAV4», «СанЙонг-Актион»

4×2 – 80 000 руб. – 4×4

В 80 тысяч оценили вседорожные способности продавцы «Ниссана-Кашкай» и «Тойоты-RAV4». В обоих случаях эта сумма относится к версиям с 2-литровым мотором и 6-ступенчатой механикой, которые бывают в вариантах как «моно», так и «квадро». Однако применительно к «Актиону» доплата причитается не только за бензиновую версию, но и за дизельную.

3

«Хёндай-ix35»

4×2 – 106 000 руб. – 4×4

Еще дальше (в плане финансов) продвинулись по бездорожью «корейцы». При 2-литровом 197-сильном бензиновом двигателе и механической коробке разница между передне- и полноприводной версиями – 106 тысяч рублей. Львиная доля этих денег уходит на двухзонный климат, релинги, комбинированную отделку сидений и прочую бижутерию, среди которой по-настоящему полезными мы признали лишь систему динамической стабилизации и электронного помощника при спуске. Без этого набора полноприводная машина не продается.

4

5

«Фольксваген-Тигуан»
4×2 – 115 000 руб. – 4×4
Чтобы казаться, потребуется всего 899 тысяч рублей. Чтобы быть – 1 миллион 14 тысяч. Итого – 115 тысяч разницы. Не жалейте этих денег, они принесут больше, чем пресловутые 4×4. Ведь только с полным приводом вы получаете не 122-сильный, а 150-сильный мотор.

6

«Ниссан-Джук»
4×2 – 119 000 руб. – 4×4
Здесь вдобавок к полному приводу вы получаете вариатор вместо механики. В остальном машины идентичны по начинке, включая такую роскошную штучку, как хромированный наконечник выхлопной трубы, столь необходимый именно вседорожнику.

7

«Мицубиси-Аутлендер»
4×2 – 130 000 руб. – 4×4
Для нового «Мицубиси-Аутлендер» приставка 4×4 потребует вполне серьезной суммы. С другой стороны, у дилера вас обязательно убедят в том, что зеркала в цвет кузова, круиз-контроль и кожаный руль – непременные спутники крутого джипера. Впрочем, в полноприводной комплектации есть и полезные вещи: система курсовой устойчивости, помощник при троганье на подъеме, а также боковые подушки безопасности.

На правах рекламы

www.tdpekar.ru

СДЕЛАНО В РОССИИ

НАДЕЖНОСТЬ В ДЕТАЛЯХ
PEKAR™
ПОСТАВЩИК НА КОНВЕЙЕР

ДЕТАЛИ
СИСТЕМЫ ОТОПЛЕНИЯ
ДЛЯ А/М ВАЗ, ЗАЗ, ИЖ, ГАЗ, УАЗ

ЭЛЕКТРОВЕНТИЛЯТОРЫ И
РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЯ

Повышенный ресурс изделия
100% контроль качества
Стабильность работы
Легкость установки

8

«Киа-Соренто»

4×2 –163 000 руб. – 4×4

Полноприводный «Соренто» будет роскошен – регулировка руля по высоте и вылету, помощник при спуске, подогрев сидений и много чего еще. Но готовы ли вы переплачивать? Вам же нужен полный привод, а не россыпь блестящих крутилок!

9

«Киа-Спортидж»

4×2 – 180 000 руб. – 4×4

Он, конечно, стильный и дерзкий, но... Доплата в 180 тысяч за хромированные ручки, массу электроприводов, 17-дюймовые шины, оптитронную панель приборов и боковые подушки? Полноприводная составляющая буквально тонет в перечислении всякого рода кожаных вставок и управления аудиосистемой на руле.

«Шкода-Йети»

4×2 – 200 000 руб. – 4×4

Здесь необходимо уточнение: моноверсия «Йети» располагает всего 103 «лошадками», тогда как в полноприводной боевой выкладке мотор будет 152-сильный. Однако даже «Фольксваген-Тигуан», богатый немецкий родственник по платформе, и тот за полный привод требует меньше!

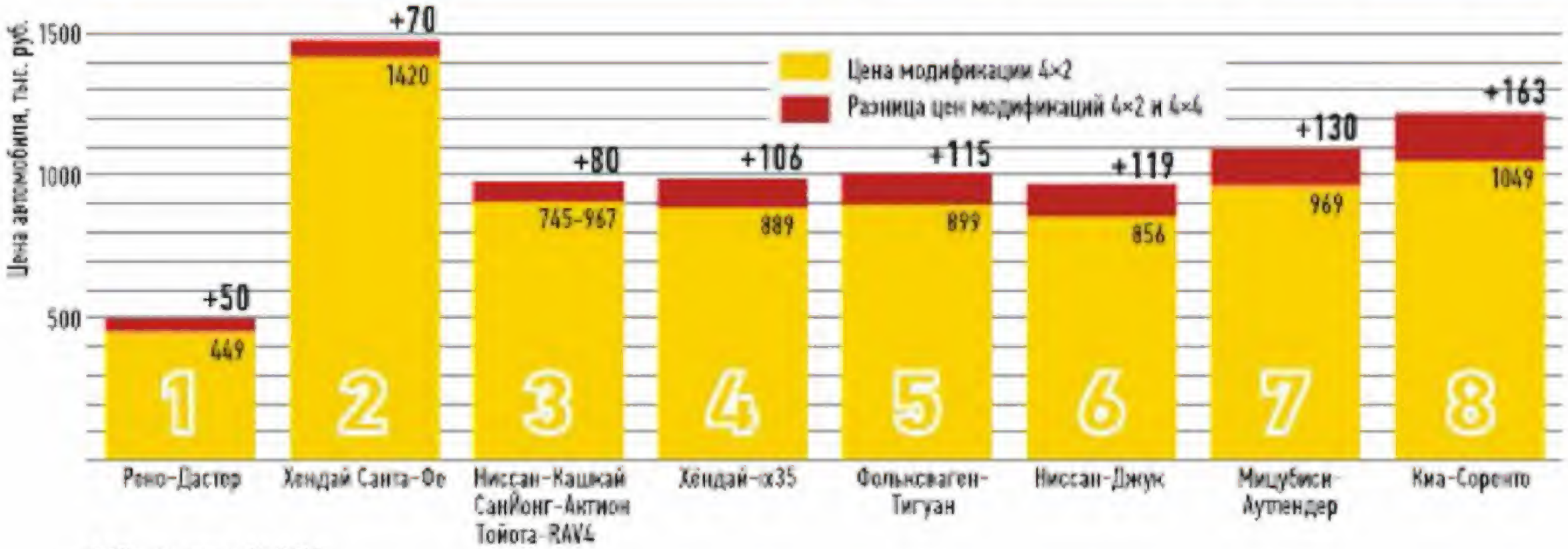
10

«Мазда CX-5»

4×2 – 296 000 руб. – 4×4

Полноприводная CX-5 стоит минимум 1 миллион 245 тысяч рублей. Ребята, вы посмотрите на этот «паркетник»! На нем же просто жалко в грязь соваться, про бездорожье я и не говорю. Лучше остановитесь на моноверсии с автоматом – сэкономите 90 тысяч. Немало соотечественников столько тратит на покупку целого автомобиля, а здесь почти сотня только за полный привод. Если же отказаться от автомата в пользу наиболее доступной моноверсии с механикой, экономия составит феноменальные 296 тысяч!

11



ПОЛНЫЙ? ВПЕРЕД!

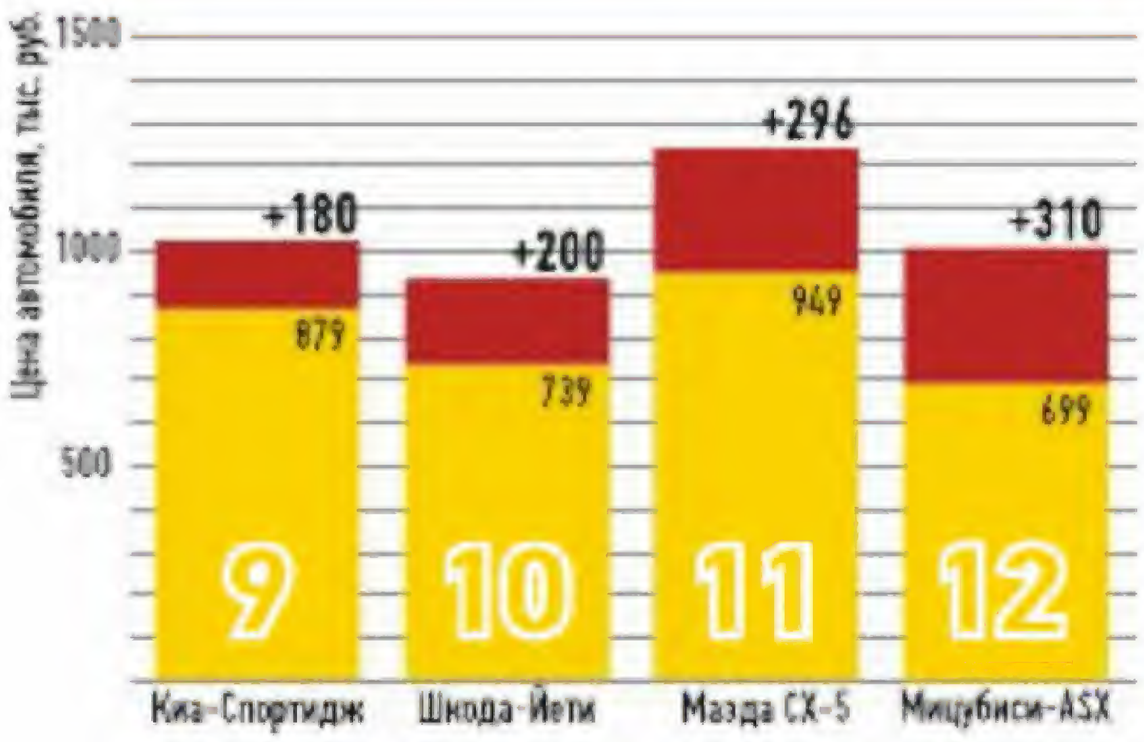
Как видно, редкий производитель честно предлагает полный привод без кучи сопутствующих опций. Чем тратиться на бесполезные дизайнерские обвесы и прочие поясничные валики с регулировкой по всем направлениям, не лучше ли присмотреться к путевым кроссоверам – с минимальными свесами и большим дорожным просветом? Зачастую для преодоления бездорожья средней трудности хватает водительского умения и шин по сезону. В крайнем случае заведите себе в деревне неувядающую «Ниву»-трехдверку за 100–130 тысяч. Этого с лихвой хватит, чтобы, доехав до родового гнезда, оставить блестящую дорогую игрушку и бесстрашно отправиться напролом по грибы в настоящем вездеходе. Как известно, шрамы украшают храбрых мужчин, у остальных же будут пижонские татушки. А нам с вами важнее быть, чем казаться.

«Мицубиси-ASX»

4×2 – 310 000 руб. – 4×4

Думаете, в приведенную выше сумму спрятана новейшая суперсистема самовытаскивания из любого бездорожья нашей Родины? Нет. Подрулевые лепестки коробки, шторка багажного отсека, система курсовой стабилизации и хромированные ручки (куда без них!)... И где-то в глубине списка опций прячется самая обыкновенная полноприводная трансмиссия. Или мне одному кажется, что на нас пытаются нажиться бессовестным образом?

12



На правах рекламы

АНТИФРИЗ SINTEC

№1 В РОССИИ

По объему поставок антифризов на автозаводы России и стран СНГ

Во всех ладах

Продукция компании ОБНИНСКОРГСИНТЕЗ
используется в качестве первой заливки на автозаводах России и стран СНГ:

•Полностью карбоксилатный антифриз;
•Изготовлен по технологии органических кислот (ОАТ);
•Не содержит силикатов, нитритов, боратов, фосфатов и силикатов;
•Гарантирует защиту от электрохимической и кавитационной коррозии;
•Совместим со всеми видами резины и полимерными материалами;
•Обеспечивает до 250 тысяч километров пробега;
•Полностью соответствует классификации VW TL 774-D Type G 12.

SINTEC LUX ANTIFREEZE

WWW.OBNINSKORGSINTEZ.RU

СПАСИ И ПОЧИНИ

Действительно ли фирменные службы помощи на дорогах готовы по звонку примчаться на место поломки, или это рекламный ход? Вопросом задалась **Анна Клепач**. Фото **Александра Батыру**.

В один из последних теплых деньков редакторы «За рулем» – Клепач, Леонов и Теременко – отправились в путешествие. Наша троица решила взять для этого три автомобиля из разных ценовых категорий. Так у них оказались «Форд-Фокус», «Мицубиси-ASX» и «Ленд-Ровер Дискавери». Маршрут прост – на Ржев по Новой Риге.

Едва наши герои проехали Волоколамск, как с ними стали происходить чудные вещи. Первым неудача постигла Теременко и его «Фокус». Стоило Игорю выйти из машины, как двери сами собой заблокировались. А ключ, как назло, остался внутри. Следующей жертвой злого рока стала Аня Клепач на ASX – поздно заметила она предупреждение, что бензин на исходе. Пришлось сворачивать на обочину. Дальше всех уехал Павел Леонов на своем «Дискавери». Но и он вынужден был совершить незапланированную

ПРОГРАММА «ПОМОЩЬ НА ДОРОГЕ»

Условия участия в ней у разных компаний практически идентичны, различия незначительные.

Что обещает дилер

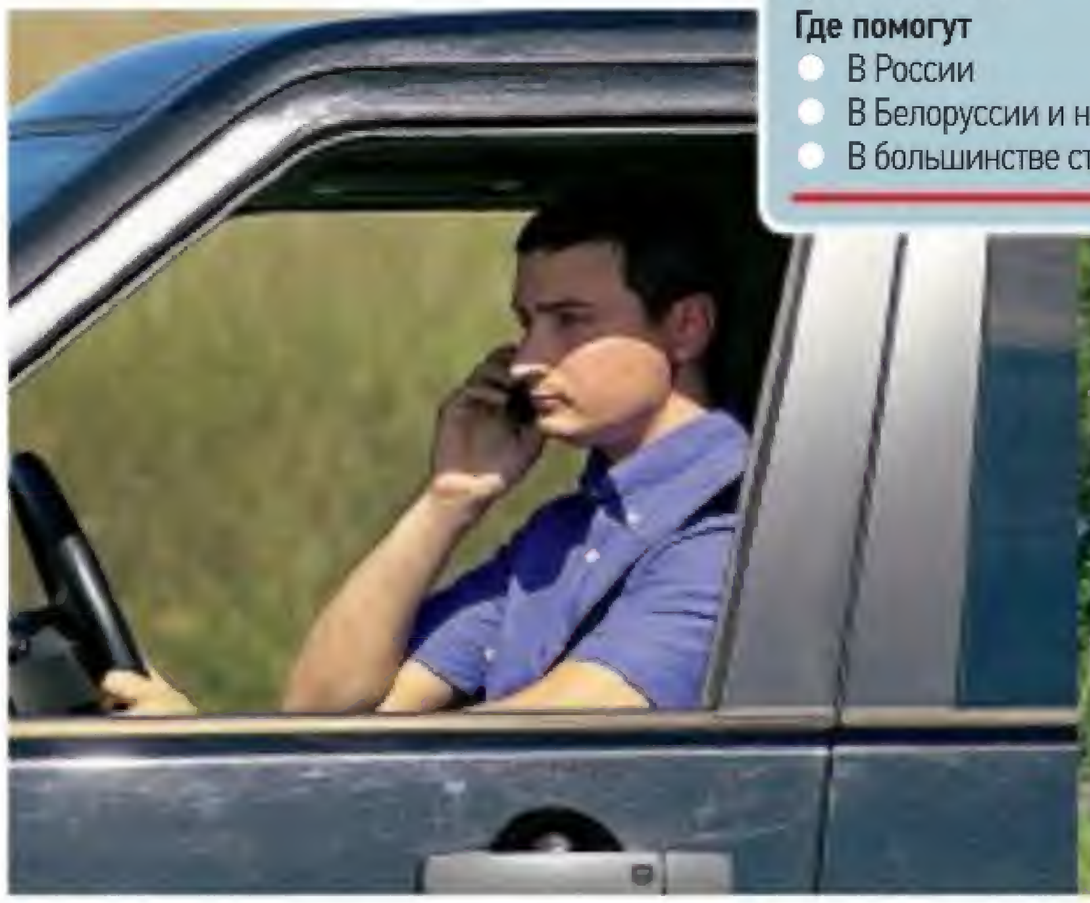
- Техническая помощь и ремонт на дороге
- Эвакуация (максимум 150–200 км от города, где есть представитель марки)
- Передача сообщений
- Юридические и медицинские консультации
- Компенсация расходов на проживание в гостинице и авиа- или железнодорожные билеты

Условия участия в программе

- Автомобиль находится на гарантии
- Водитель трезв
- Водитель соблюдал правила эксплуатации автомобиля

Где помогут

- В России
- В Белоруссии и на Украине
- В большинстве стран Европы



остановку: прокол колеса. А запаски нет.

Вот так все трое оказались обездвиженными – и ни одна проезжающая машина не притормозила, чтобы поинтересоваться, нужна ли помощь. «Эх, поездку придется откладывать», – расстроились ребята. Подумали, повздыхали... И тут Теременко вспомнил: «У всех же новые автомобили – значит, мы можем воспользоваться услугой «помощь на дороге». Заодно и проверим, не обманывает ли дилер покупателей, обещая круглосуточную поддержку в случае форс-мажора».

АННА КЛЕПАЧ

Пластиковой карточки в тестовом «Мицубиси» не оказалось. Хорошо, под рукой есть Интернет – там наверняка найдется телефончик службы помощи. Итак, на часах 13:25, Аня набирает номер, опубликованный на официальном сайте компании. Стандартная беседа с оператором – имя, фамилия, модель и номер автомобиля... Хорошее начало! Но затем начинается пинг-понг: «Сейчас мы вас соединим с мастером, специалистом, адвокатом, уборщицей (нужное подчеркнуть)»... Клепач потом призналась, что к моменту, когда ее в седьмой раз переключили на кого-то там, хотела плюнуть

На правах рекламы

TOYO TIRES
driven to perform

КОГДА ЗИМНЕЕ ВОЖДЕНИЕ –
В НАСЛАЖДЕНИЕ

СОЗДАНА В ЯПОНИИ
СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ НАСТОЯЩЕЙ ЗИМЫ

Абсорбент влаги

Обеспечит наилучшее сцепление с дорогой.

Микрошипы
Из скорлупы грецкого ореха!

Обеспечат надежное сцепление и торможение на любой зимней дороге.

Технология Microbit.

Коллекция Тойо
Зима 2012-2013
100% сделана в Японии.

Благодаря совершенствованию технологий Toyo Tires выпускает новинку Toyo Observe GSi-5, обеспечивающую новый уровень зимней езды - теперь зимняя дорога полностью покорится вашему автомобилю.

www.toyotire.ru

НЕТ ПРЕДЕЛА СОВЕРШЕНСТВУ!

Помня об этом, «Вольво» решила переплюнуть службы поддержки других компаний. Производитель шведских автомобилей придумал «Вольво он колл» – такой же дорожный помощник, как у всех остальных, но с кучей дополнительных опций. Например, если в «Вольво» сработает хотя бы одна подушка безопасности, с водителем свяжется оператор, чтобы узнать, не пострадал ли кто. Если ответа нет, на место происшествия отправляют полицию и скорую.

Еще можно установить специальное приложение на телефон и следить за состоянием автомобиля, не вылезая из уютного кресла. Мобильник расскажет, сколько топлива осталось в баке, закрыты ли двери, где сейчас находится машина и еще много всего. Можно даже пошпионить за супругом: телефон поведает, сколько километров и по какому маршруту колесила машина. Но, по мне, самое приятное, что не надо объяснять, где ты находишься, – оператор и так знает. Достаточно сообщить о проблеме и спокойно ждать подмогу. Кстати, наверняка любому водителю хоть раз в жизни доводилось терять свой автомобиль на гигантских парковках супермаркетов. Так вот, приложение покажет, где прячется машина, – и не придется ходить кругами по стоянке.

Только вот плата за беззаботную жизнь немаленькая – у «Вольво» ее оценили в 39 900 рублей. В эту сумму включена стоимость самой системы и абонентская плата за два года.

на всё и справляться своими силами. Но не в наших правилах отступать. В 14:01 – о чудо! – в трубке послышался голос человека, отвечающего за помощь на дорогах. Да за это время до АЗС не то что пешком дойти – доползти можно!

Александр – так зовут менеджера – выслушал историю о внезапно закончившемся топливе, подтвердил, что подвезти канистру бензина – дело плевое и, конечно же, бесплатное. Заплатить придется только за саму горючку. Но, вот незадача, именно этого ASX не оказалось в базе дилера – он вообще числится непроданным, потому что принадлежит «Рольфу». А значит, помощь Клепач не положена. Тут стоит оговориться: будь этот «Мицубиси» личный, а не из пресс-парка, пришлось бы пережить только невероятное количество переключений с одного номера на другой, сорвавшиеся звонки и неинформированность работников компании о том, что у них, оказывается, есть какая-то там служба помощи, – но, наверное, в итоге после всех мытарств владельцу «Мицубиси» помогли бы. По крайней мере, мы на это надеемся.

...Ну а Клепач поймала попутку, набрала немного бензина и сама заправила белоснежный ASX.

ПАВЕЛ ЛЕОНОВ

В 14:12 Павел набрал номер службы помощи на дорогах «Ленд-Ровер». Предчувствия были недобрыми: а вдруг и здесь придется пройти все круги телефонного ада? Но нет, буквально через три минуты Леонов радостно объявил, что менеджер обещал найти эвакуатор в кратчайшие сроки. И правда, через 30 минут перезвонили: спасение уже в пути.

А еще через час с небольшим к одиноко стоящему на обочине «Дискавери» подкатил эвакуатор, водитель споро затянул машину наверх и потащил на ближайший шиномонтаж. Здесь за 500 рублей колесо подлатали и разрешили отправляться в путь. За ремонт шины Леонов заплатил из своего кошелька. А вот работа эвакуатора обошлась в вежливое «спасибо».

ИГОРЬ ТЕРЕМЕНКО

Игорю пришлось понервничать. «Конечно, «Ленд-Ровер» своих клиентов не бросит, вон у них какие дорогие, сверкающие автомобили. А мой «Фокус» никому не нужен» – с такими мыслями наш герой набирал нужный номер. Но, как оказалось, зря он боялся. За три минуты менеджер записал все данные и сообщил, что мастер

стартует к месту бедствия с минуты на минуту.

Действительно, не прошло и двух часов, как к запертому «Фокусу» подъехал автомобиль службы спасения. А еще через пять минут мастер, не повредив автомобиль, распахнул своевольную дверь. Можно двигаться дальше!

Нет худа без добра, гласит народная мудрость. Не случись с нашей троицей этих неприятностей, не узнали бы они, что помощь на дорогах, которую активно рекламируют автомобильные компании, действительно работает. Идеальную картину испортил лишь «Мицубиси». В целом же работой служб поддержки все участники рейда остались довольны. Быстро, вежливо и, главное, бесплатно! Хорошая опция, надо брать. ЗР

Игорь КОЗЛОВ, редактор «За рулем»

Довелось мне как-то воспользоваться лендроверовской службой помощи. Где-то под Волгоградом «Дискавери» приказал долго жить. Позвонил я в техподдержку, меня внимательно выслушали и выслали подмогу. К сожалению, на месте оживить машину не смогли – притащили на эвакуаторе к ближайшему дилеру. А там меня совсем расстроили: поломка серьезная, на ремонт уйдет не один день. Каково же было удивление, когда меня бесплатно разместили в гостинице, а утром отправили самолетом в Москву. Кстати, спасать сломавшийся «Ленд-Ровер» станут не только на территории России, но и на Украине и даже в странах Евросоюза.

На правах рекламы

«Мазда-2» vs. «СЕАТ-Ибица»

Анна Клепач с интересом наблюдает за войнушкой в песочнице. Кто же выйдет победителем – «Мазда-2» или «СЕАТ-Ибица»? Фото **Константина Якубова**.

Наши малыши опровергают распространенное мнение, что автомобили скромных габаритов не могут быть красивыми. Мол, пропорции у них неправильные и, какие фары и бамперы ни прилаживай, симпатичнее они не станут. А вот и нет! Посмотрите на «Мазду» и СЕАТ – ну разве не симпатяги?

Предыдущее поколение «Мазды-2» до России не доехало. «Мазда» решила знакомить нас только с «двушкой» третьего поколения. Спасибо им за это большое – прежняя «Мазда-2» красотой не блистала. И заместительница ее легко затмила.

«Двушку» продают у нас уже четыре года. И как же она хороша! Жаль только, за яркой внешностью прячется банальный интерьер. Странно: по отдельности детали салона смотрятся стильно, а собравшись вместе, теряются.

Но достаточно проехать пару километров – и на незатейливость салона можно закрыть глаза. В этом сегменте не так много автомобилей, готовых похвастаться тем, что они не просто перемещают водителя из точки *А* в точку *Б*, а еще и дарят ему кайф от поездки. «Мазда» как раз из их числа.

Ничья. «Мазда-2» и «СЕАТ-Ибица» одинаково хороши.

РАУНД

Испанская марка в очередной раз пошла в поход на Россию. На этот раз большой брат «Фольксваген» учел ошибки прошлого и начал не с расширения модельного ряда, а с развития дилерской сети. Теперь у «сеатов» появились шансы закрепиться на автомобильном рынке.

Осталось еще поработать над имиджем. Я вот, услышав название «СЕАТ-Ибица», начинала зевать и клевать носом. Но когда познакомилась с машиной поближе... Никогда еще ни один городской компакт не вызывал у меня столько эмоций. «Ибица» правда хороша! Во всём. Это пока она стоит опустив глаза в пол – усыпляет бдительность конкурентов.

Внешность – привлекательная, интерьер – добротный, драйверские повадки – выше всяких похвал, а еще неплохой выбор моторов и оборудования. Берегитесь, конкуренты!

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Ибица» вырывается вперед благодаря роботизированной коробке передач и наличию климат-контроля вкупе с задними электростеклоподъемниками и противотуманками.

«Мазду-2» в России знают лишь пятидверным хэтчбеком. Другого не дано. А вот что касается «Ибицы», выбор есть: предлагают не только пятидверку, но и трехдверку, которую производитель гордо именует «спорт-купе».

Комплектации же обе претендентки поделили поровну – по три на сестру. У «японки», правда, лишь два двигателя (75 и 103 л.с.), в то время как у «испанки» – три (85, 105 и 150 л.с.). Столь широкий ассортимент должен прийтись по вкусу покупателям.

«Мазда-2»

Общие опции

- Электростеклоподъемники передние
- Антиблокировочная система
- Фронтальные подушки безопасности
- 14-дюймовые стальные колеса
- Аудиоподготовка
- Черные ручки дверей и корпуса боковых зеркал

«Директ»

- 1,3 л, 75 л.с., M5, от 535 000 рублей
- Центральный замок с ДУ
- Функция «постоянно включенный ближний свет»
- Электронная система распределения тормозных усилий
- Иммобилайзер

Общие опции

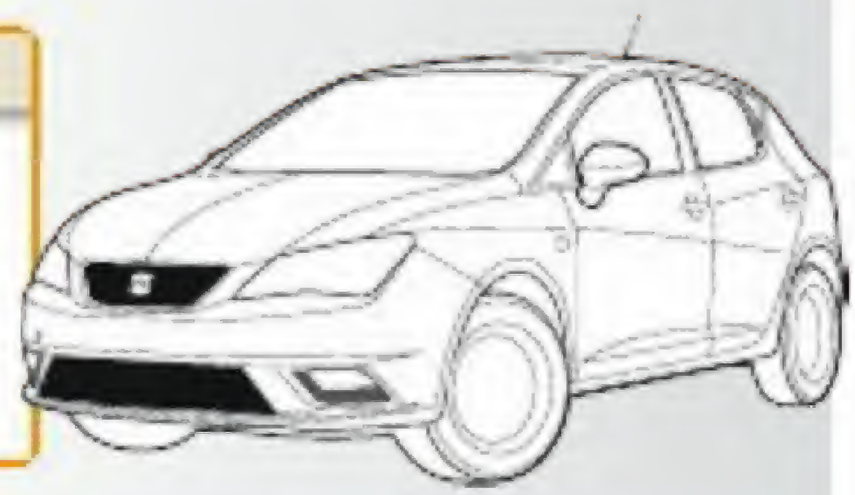
- Маршрутный компьютер
- CD/MP3-магнитола
- 15-дюймовые стальные колеса
- Корпуса боковых зеркал и дверные ручки в цвет кузова

«Энерджи»

- 1,5 л, 103 л.с., M5, от 629 000 рублей
- 1,5 л, 103 л.с., A4, от 653 000 рублей
- Кондиционер • Подогрев передних сидений
- Складная спинка заднего сиденья (40:60)
- Электропривод сложения боковых зеркал
- Датчик температуры наружного воздуха
- Боковые подушки безопасности и шторки

«Мазда-2»

«СЕАТ-Ибица»

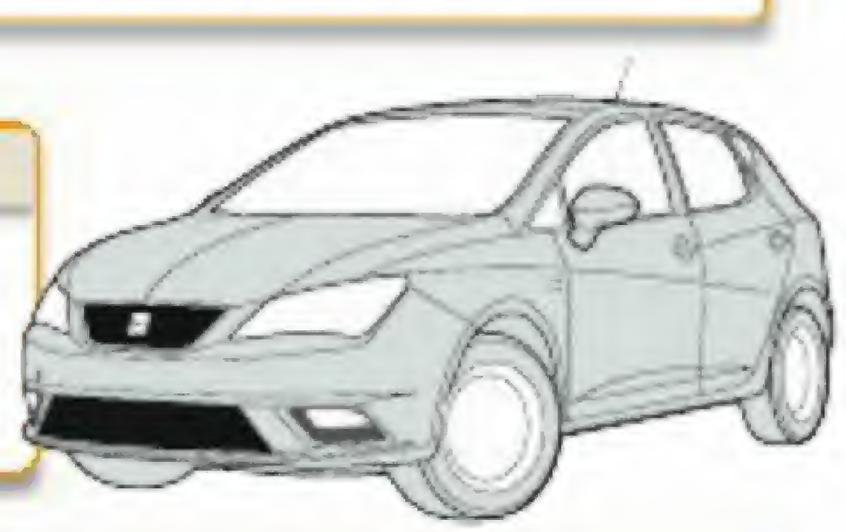


Общие опции

- Электростеклоподъемники передние
- Антиблокировочная система
- Фронтальные подушки безопасности
- 14-дюймовые стальные колеса
- Аудиоподготовка
- Черные ручки дверей и корпуса боковых зеркал

«Референс»

- 1,4 MPI, 85 л.с., M5, от 559 990 рублей
- 1,6 MPI, 105 л.с., M5, от 589 990 рублей
- 1,6 MPI, 105 л.с., DSG7, от 629 990 рублей
- Система оповещения при экстренном торможении • «Изофикс»
- Центральный замок без ДУ • Обогрев передних сидений
- Складная спинка заднего сиденья (40:60) • Полуавтоматический кондиционер • Обогрев форсунок омывателя ветрового стекла
- 15-дюймовые стальные колеса (кроме версий с базовым мотором)



Общие опции

- Маршрутный компьютер
- CD/MP3-магнитола
- 15-дюймовые стальные колеса
- Корпуса боковых зеркал и дверные ручки в цвет кузова

«Стайл»

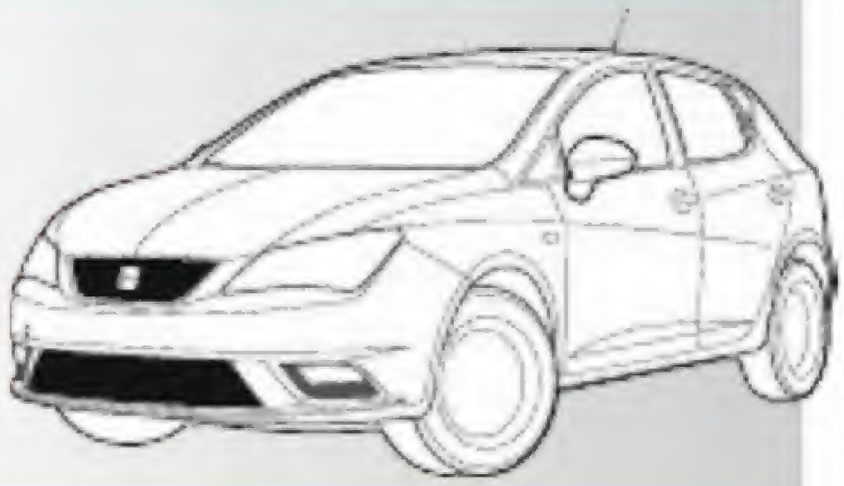
- 1,4 MPI, 85 л.с., M5, от 609 990 рублей
- 1,6 MPI, 105 л.с., M5, от 639 990 рублей
- 1,6 MPI, 105 л.с., 7DSG, от 679 990 рублей
- 1,2 TSI, 105 л.с., M5, от 649 990 рублей
- 1,2 TSI, 105 л.с., 7DSG, от 689 990 рублей
- Электростеклоподъемники сзади • Центральный замок с ДУ
- Противотуманные фары • Климат-контроль
- Электрорегулировка и обогрев боковых зеркал

Наш выбор – 689 990 рублей

«СЕАТ-Ибица»

«Мазда-2»

«СЕАТ-Ибица»



Общие опции

- 16-дюймовые легкосплавные колеса
- Кожаная оплетка руля

«Спорт»

- 1,5 л, 103 л.с., А4, от 726 000 рублей • Климат-контроль
- Электростеклоподъемники сзади • Датчик дождя
- Система динамической стабилизации
- Передние противотуманные фары
- 6 динамиков

Наш выбор – 726 000 рублей

FR

- 1,4 TSI, 150 л.с., DSG7, от 909 990 рублей
- Электронная система стабилизации
- Система контроля тяги • Фонари со светодиодными секциями
- Система имитации блокировки дифференциала
- Боковые подушки безопасности
- Круиз-контроль

«Мазда-2»

«СЕАТ-Ибица»

❶ Салон «Мазды» фотогеничен – в жизни он смотрится скромнее. Но функциональные качества заслуживают похвалы. Чего стоит хотя бы руль, который так и просится в руки. Интерьер СЕАТа, как и все фольксвагеновские салоны, строг и прямолинеен. При столь задорной внешности стоило проявить больше свободомыслия в оформлении внутреннего пространства. ❷ Белые приборы на дорестайлинговой «двушке» смотрелись органично и весело. Сейчас же – как у всех. В СЕАТе, пока не посмотришь на шильдик на руле, не поймешь, в каком автомобиле находишься: может, «Шкода», а может, «Фольксваген». Очень уж всё схоже. ❸ «Мазде» с традиционным автоматом трудно тягаться с современными технологиями в образе робота с двумя сцеплениями. ❹ Задние электростеклоподъемники в «Мазде» – привилегия самой дорогой версии. В СЕАТе уже во втором «снизу» исполнении не нужно крутить ручку, чтобы открыть заднее окно.

СЕАТ заслужил поощрение за богатство дополнительного оборудования.

РАУНД

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Выбор дополнительного оборудования у «Мазды» разнообразием не радует – всего два пакета опций и куча аксессуаров вроде накладки на задний бампер. А вот у СЕАТа список растянулся не на одну страницу: в нем есть все, что душа пожелает. Лишь бы финансы позволяли.

- Окраска кузова металликом – 11 500 рублей
- Кожаная оплетка руля и ручки МКП, противотуманные фары – 11 500 рублей
- Климат-контроль, 15-дюймовые легкосплавные колеса, кожаная оплетка руля и ручки МКП, противотуманные фары – 30 500 рублей

«Мазда-2» → 737 500 рублей

- Окраска кузова металликом – 8000 рублей • Адаптивные биксеноновые фары + омыватель – 36 500 рублей • Боковые подушки безопасности – 12 300 рублей • Электропривод складывания зеркал, датчики дождя и света, круиз-контроль – 17 800 рублей • Задний парктроник – 18 900 рублей
- Панорамный люк с электроприводом – 31 000 рублей

«СЕАТ-Ибица» → 710 290 рублей

ИТОГ

СЕАТ – наш выбор!

СЕАТ долгое время не мог найти свое место на российском рынке, зато теперь решил устроить бучу. Выход на рынок «Ибицы», думаю, заставит конкурентов поволноваться. Ведь у авто есть все необходимое, чтобы положить своих противников на лопатки. «Мазда» же оказалась позади: у нее не столь интересная коробка передач. Старенький 4-диапазонный автомат блекнет на фоне современного робота с двумя сцеплениями.

На правах рекламы

ТЕСТОГЕНОН – МУЖСКОЙ СТЕРЖЕНЬ

«Без женщин жить нельзя на свете, нет!» – поется в известной песне. Смысл этой фразы я понял только совсем недавно, когда любимая супруга вдруг перестала меня интересовать. Не подумайте, что меня, семьянина с 25-летним стажем, вдруг «потянуло налево». Нет! Исполнилось 48 – и секс вдруг отошел на второй план. Но как объяснить любимой, что она больше тебя не привлекает? Я допоздна задерживался на работе, вызывался ездить в командировки. Но вот проблема: я вдруг перестал чувствовать себя мужчиной в полном смысле этого слова...

Решение подсказал старый знакомый, врач по специальности. Объяснил, что виной всему нехватка тестостерона в организме, отсюда и отсутствие влечения, вялость, усталость и прочие проблемы. Посоветовал принимать ТЕСТОГЕНОН – натуральное средство, созданное на основе экстрактов трав и витаминов.

Эффект от приема не заставил себя долго ждать – с работы к жене летел словно на крыльях! Как потом объяснил мой знакомый, это **экстракт коры йохимбе** в составе средства так повлиял на меня! Еще древние знали, что это вещество усиливает эрекцию, способствует увеличению либидо, усилению ощущений во время секса. Другие вещества в составе ТЕСТОГЕНОНА также способствуют мужской силе. **Экстракт сассапарили** усиливает потенцию и обладает кровоочистительными свойствами, а **женьшень** улучшает половую активность и укрепляет весь организм.

В общем, мужики, принимаю я по капсуле ТЕСТОГЕНОНА в день и в командировки добровольцем больше не езжу! Тороплюсь домой, к любимой жене!

Спрашивайте в аптеках!

НАТУРАЛЬНЫЕ ВЕЩЕСТВА В СОСТАВЕ ТЕСТОГЕНОНА УСИЛИВАЮТ ВЛЕЧЕНИЕ И СПОСОБСТВУЮТ МУЖСКОЙ СИЛЕ

Телефон горячей линии: 8-800-333-10-33 (звонок по России бесплатный, часы работы: пн.-пт. – 09.00-18.00; сб. – 10.00-19.00; вс. – выходной) www.rlapanda.ru

РЕКЛАМА. БАД. Не является лекарством. Перед применением проконсультируйтесь со специалистом.

«Мазда CX-9» вернулась

Японская компания решила возобновить в России продажи большого кроссовера CX-9 еще до конца этого года. Автомобиль, кстати, не совсем тот, что ранее продавался в России: он прошел процедуру обновления. Но единственный мотор V6 объемом 3,7 л и мощностью 277 л.с. в паре с 6-диапазонным автоматом тот же.

Зато комплектация серьезно улучшилась. В японской компании особенно гордятся высоким уровнем безопасности модернизированного CX-9. Покупатель может заказать систему мониторинга мертвых зон, контроля полосы движения и автоматического управления дальним светом фар. Базовая версия обойдется в 1 919 000 рублей, а самый навороченный CX-9 оценили в 2 059 000 рублей.

- Кожаная обивка салона
- Аудиовходы AUX и USB
- «Блютус»
- CD-проигрыватель с поддержкой MP3
- Универсал V60 – от 1 296 000 рублей
- Камера заднего вида

«Порше-Кайен S» – быстро и экономно

До сегодняшнего момента дизельный вседорожник «Порше» оснащался скромным V6 и был адресован экономным (по меркам марки, конечно) клиентам. Но теперь есть дизельный «Кайен» и для любителей прохватить с ветерком: у него 382-сильный V8. На разгон с места до 100 км/ч требуется 5,7 с – это на две десятых меньше, чем затрачивает бензиновый «Кайен S», и ровно столько же, сколько GTS. Максимальная скорость дизельной «эски» – 252 км/ч. Цена – от 4 306 000 рублей: на 122 тысячи дороже бензиновой версии с литерой S в названии.

На правах рекламы

Автомобиль будет Вам благодарен.

MANN FILTER

Благодаря передовым техническим решениям фильтры MANN-FILTER показывают максимум эффективности и сохраняют свои качества в течение всего срока эксплуатации даже в критических режимах.

Именно это высоко ценят все ведущие автопроизводители и используют фильтры MANN-FILTER для конвейерной комплектации своих автомобилей.

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.ru

ООО «МАНН+ХУММЕЛЬ»
г. Москва, тел.: +7 (495) 785-17-77
e-mail: info.ru@mann-hummel.com

На правах рекламы

BMW

Первый дизельный BMW M

Главная «фишка» X6 M50d – 3-литровый дизель с тремя (!) турбинами, который развивает 381 л.с. и 740 Н·м. С ним дизельный X6 разгоняется до сотни с места за 5,3 с, то есть лишь на 0,6 с медленнее, чем 555-сильный бензиновый X6M, который, заметим, на 1 миллион 250 тысяч дороже. И такое – при среднем расходе топлива 7,7 л против 13,9 л на сотню. Прайс на базовую комплектацию начинается с 4 420 000 рублей.

Ждем «Хёндай», универсал

Долгие годы «Хёндай» не предлагал машин с кузовом универсал. Наконец такая появилась в гамме – i30 SW. Причем эта версия, в отличие от хэтчбека, наряду с бензиновым двигателем (128 л.с.) сразу получила и дизель (130 л.с.). Бензиновый универсал предложат как с 6-ступенчатой механической коробкой (от 729 000 рублей), так и с 6-диапазонным автоматом (плюс 50 000 рублей). Базовая комплектация не ахти: с одной стороны, есть кондиционер, электростеклоподъемники и подогрев передних кресел, с другой – всего две подушки безопасности. Дизельная версия дороже – от 899 000 рублей, зато предлагается с автоматом и в более солидной комплектации «Оптима».

HYUNDAI

На правах рекламы

РОСГОССТРАХ

РОСГОССТРАХ

КАСКО

3%

от стоимости автомобиля*

НОВЫЙ СТАНДАРТ КАЧЕСТВА КАСКО УРЕГУЛИРОВАНИЕ

* Тариф 3% может быть получен в филиале ООО «Росгосстрах» в Москве и Московской области при страховании KIA Sportage выпуска 2012 года, если возраст страхователя не менее 45 лет, а стаж вождения – не менее 10 лет, при условии применения динамической франшизы.

Получить дополнительную информацию о страховании каско Вы можете в ближайших офисах РОСГОССТРАХ, у агентов компании, а также на сайте www.RGS.ru.

0530 БИЛАЙН, МЕГАФОН, МТС ЗВОНОК БЕСПЛАТНЫЙ www.RGS.ru

ООО «Росгосстрах», лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 07.12.2009 г.

БЕЗКОШТОВНО

Оказавшись на этом мероприятии едва ли не случайно, **Дмитрий Федоров** сильно удивился украинскому подходу к организации автомобильных праздников.

Вспомните, когда день похода к автомобильному дилеру становился для вас запоминающимся? Боюсь, не сможете. Покупка и продажа автомобиля в России стали такой рутиной, что не вызывают энтузиазма ни у покупателей, ни у продавцов. Спрос рождает предложение – это правило в условиях нескончаемого роста спроса россиян на новые автомобили уничтожило магию процесса покупки машины. Клиенты ждут в очереди, дилеры согласно расписанию подгоняют машины. Нескончаемый конвейер совсем не нуждается в такой составляющей, как привлечение новых людей в шоу-рум чем-то иным, нежели очередные скидки. Они все равно придут, купят автомобиль и вспомнят про дилера, лишь когда придет срок очередного ТО.

Услышав про «Столичное автошоу», проходящее в Киеве, я вначале подумал, что это очередная автомобильная выставка того или иного масштаба. В любом случае после скучнейшего московского автосалона, напоминавшего переехавший в «Крокус Экспо» автоцентр «Москва», я не надеялся увидеть в главном городе Украины что-то любопытное. Но представители российского дистрибьютора ЗАЗа всё зазывали: «Поехали, будет интересно».

Вначале я даже не понял, куда попал: думал, меня привезут в какой-нибудь экспоцентр, а оказался в самом большом дилерском центре корпорации «УкрАвто», которая известна как крупнейший на Украине производитель, дистрибьютор и продавец автомобилей. Это и оказалось то самое «Столичное автошоу» – «Столичка», как говорят местные.

Но случилось так, что это по сути дилерское мероприятие увлекло меня куда больше, чем широко разрекламированный международный автосалон, прошедший в Москве. Если наше автошоу превратилось в ритуальное блуждание в толпе между машинами, которое почти ничем не отличается от хождения в магазин, то на Украине «Столичка» действительно оказалась действом, шоу.

На самом деле гениальная задумка. И что мешает кому-нибудь из российских мультибрендовых дилеров сделать нечто подобное? Подготовить семейный праздник на три дня, когда люди приходят не просто к продавцу за новой машиной, а на что-то интересное, где вокруг конкурсы, любительский футбол, заезды дрифтеров

и выступление национального симфонического оркестра. Ну и новейшие модели автомобилей – в придачу.

Само собой, вход на «Столичку» абсолютно бесплатный – безкоштовный по-украински. Вдобавок на эти дни объявляют приличные скидки на автомобили, из различных учебных заведений на выставку автобусами привозят школьников и студентов, а потом устраивают им экскурсию по дилерскому центру, рассказывая о тайнах работы продавца автомобилей и, что греха таить, тем самым заставляют задуматься о возможности работать в этом бизнесе в будущем.

Я ходил вместе с другими посетителями по экспозиции старых машин, отказывался от бесчисленных призывов поучаствовать в той или иной акции, наблюдал за тем, что у нас обычно происходит за закрытыми дверями в узком кругу избранных, – за всеукраинской премьерой новых моделей «Мерседес-Бенц» и удивлялся, как же все просто и гениально. Несколько баннеров, украшенные шариками и прочей мишурой обычные шоу-румы, девушки-стендистки у каждой машины – и чисто дилерское мероприятие превратилось в хоть и небольшое, но настоящее автошоу. Причем такое, о котором говорят в городе люди, совсем далекие от автомобиля, и мечтают в выходные на него попасть, потому что знакомые, побывавшие там в прошлом году, вернулись в восторге (нынче «Столичка» проводилась в девятый раз).

А продавец тем временем подсчитывает прибыль, потому что вряд ли даже российский дилер может мечтать, чтобы его салон за выходные посетили несколько десятков тысяч человек. И купили за эти дни 500 автомобилей, получив при этом удовольствие! Как жаль, что наш гигантский и ненасытный рынок не украшен чем-либо подобным. Нам не до шоу – успеть бы автомобили продать, пока чего не случилось. ЗР

На правах рекламы

Solv-Tec

КАПИТАЛЬНЫЙ ГЕРМЕТИК СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

- Устраняет и предотвращает течи на весь срок службы двигателя
- Гарантированно не оставляет отложений в системе охлаждения
- Совместим с любыми охлаждающими жидкостями, не требует промывки системы
- Универсален: ремонтирует блок цилиндров, головку блока, радиатор, отопитель и т.п.

Встряхнул, залил и – в путь!

K-Seal
КАПИТАЛЬНЫЙ ГЕРМЕТИК СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ
Solv-Tec

Эксклюзивный дистрибьютор:
Zoom Energy Corp.
Телефон: +7 (495) 688-30-01
Горячая линия: 8-800-200-05-15
www.zoom.ru

K-Seal®

ОЦЕНКА – СОЛИДНО!

Начиная с сентябрьского номера мы поочередно высказываем суждения о новеньком «Киа-Рио», собратья которого вскоре соединят свои судьбы с кем-то из наших читателей. Напоминаем: авто этой модели достанутся четверым из числа приславших заполненные анкеты для Гран-при «За рулем». Тем временем впечатлениями делится *Владимир Аркуша*.

Всего неделю я провел с хэтчбеком «Киа-Рио». И хотя менять свой «Шевроле-Лачетти» пока не планирую, хотелось понять, далеко ли укатил новичок от популярной корейской модели, которой минуло уж восемь лет.

«Рио» отличается от предшественника, как небо от земли. Но при этом внешность получилась гармоничной и, что особенно понравилось, в ней почти нет остромодных черт – тех, которые спустя несколько лет безжалостно выдадут возраст модели. Интерьер также порадовал добротными материалами передней панели и обивки да и общим впечатлением солидности. Учтем, однако, что мы имеем дело с топовой комплектацией «Рио», тогда как мой «Лачетти» – по сути, в начальной (плюс кондиционер). Эту разницу, особенно в день знакомства, чувствуешь на каждом шагу: когда отпираешь дверь кнопочкой, вмонтированной в ручку (брелок-метка покоится в кармане), а другой кнопкой пускаешь двигатель; когда приборы на щитке, словно радуясь предстоящей поездке, взмахивают стрелками, а в центре спидометра высвечивается дисплей бортового компьютера...

Вот и первая закавыка: возрастная дальнозоркость позволяет мне водить машину без очков, но мешает разглядеть невооруженным глазом мелкие цифры на дисплее. Всю дорогу вижу лишь красное пятнышко – к досаде, довольно яркое. Зато перед тем, как тронуться, с удовольствием перевожу селектор автомата в положение *D*. Четырехступенчатая коробка «Рио», по нынешним меркам, незатейлива, но главную задачу – избавить водителя от частого переключения передач – выполняет, по-моему, добросовестно.

Машина энергично ускоряется, что при заявленных 123 силах вполне закономерно; она уверенно тормозит, подвеска по комфортности сопоставима с подвеской «Лачетти», при этом работает более тихо. Единственное «но»: автомобиль показался чуть более валким, нежели «Шевроле».

Порадовало, что «Рио» не досаждает ни ревом двигателя, ни гудением шин, ни завыванием вентилятора. (Думаю, свою роль сыграла продуманная шумоизоляция.) Да и жалоб на тесноту или неудобную посадку ни водитель, ни его разновозрастные и разновеликие пассажиры не высказали.

Суммируя впечатления от новинки, я поставил бы ей оценку... нет, не «отлично», а «солидно». Хотя меньше тысячи километров по Москве и подмосковным дорогам, конечно же, мало для серьезных выводов. Но ведь покупатель чаще всего делает выбор, опираясь лишь на внешнее восприятие, – а мое положение куда выгоднее. Чем мог бы заманить лично меня «Киа-Рио» модели 2013 года? Модной внешностью? Она хороша, но, на мой вкус, и «Лачетти» рано сдавать в архив, тем более что его все еще выпускают. Повышенным комфортом? Тут я выделил бы автоматическую коробку, – но, во-первых, она доступна и на «Лачетти», а во-вторых, уж точно не принадлежит к достижениям последнего десятилетия. Пожалуй, еще пуск кнопкой. Все остальное – хромированные ободки приборов, блокировка замков при наборе скорости, строгого рисунка литые диски, красивая обивка, которой, кажется, сносу не будет, – это, можно сказать, товар третьей необходимости. А ведь «Киа-Рио» в представленной комплектации стоит 670 тысяч рублей. Немалая часть этой суммы приходится на информационно-развлекательные опции, к большинству которых автор, увы, равнодушен. ЗР

SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ

Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля****
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга*****
- **Специальные страховые программы*****
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:

XKR

Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	28 401 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Черный
Цена	**2 965 000 руб.********

Range Rover

Год выпуска	2012
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	2 737 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**4 534 500 руб.********

XJ

Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	26 867 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Черный
Цена	**4 199 000 руб.********

Range Rover Sport

Год выпуска	2011
Двигатель	5.0 бензин
Пробег	510 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Красный
Цена	**3 120 000 руб.********

XJ

Год выпуска	2010
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	8 174 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	**3 220 000 руб.********

Discovery 4

Год выпуска	2011
Двигатель	2.7 дизель
Пробег	6 438 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**2 543 600 руб.********

XF

Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	14 435 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет	Красный
Цена	**2 463 500 руб.********

Freelander 2

Год выпуска	2011
Двигатель	3.2 бензин
Пробег	30 537 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**1 490 858 руб.********

XF

Год выпуска	2011
Двигатель	3.0 дизель
Пробег	5 799 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	**1 850 000 руб.********

Defender

Год выпуска	2011
Двигатель	2.4 дизель
Пробег	7 081 км
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	**1 573 600 руб.********

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистенс СНГ», лицензия № ЛО-77-01-002266 от 19.02.2010 г.

*** Партнеры программы Land Rover Finance: ВТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «Юнибрэдит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

**** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 12.09.2012 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover.

На правах рекламы.

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ АРИФМЕТИКА

Несмотря на изначально одинаковую стоимость автомобилей, затраты на их эксплуатацию могут существенно различаться. На год вперед заглянул **Игорь Теременко**.

Citroen C4

Tendance, 1,6 л, МТ, 110 л.с., 7,2 л/100 км, 636 000 руб.

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**37 000** руб.
Транспортный налог	**2200** руб.
ТО-1	**9500** руб.
Затраты на ГСМ	**52 200** руб.
ИТОГО:	**105 625 руб.**

По результатам нашего сравнения прямо-таки разорительным оказалось содержание «Ситроена-С4». Владельцу удастся немного сэкономить лишь на транспортном налоге. В остальном – сплошные траты. Техническое обслуживание дороже, чем у конкурентов, а двигатель не отличается умеренным аппетитом и за отведенный период переварит изрядное количество топлива.

Peugeot 308

Active, 1,6 л, МТ, 120 л.с., 6,4 л/100 км, 618 000 руб.

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**38 000** руб.
Транспортный налог	**2400** руб.
ТО-1	**7500** руб.
Затраты на ГСМ	**46 400** руб.
ИТОГО:	**99 052 руб.**

Заметно меньше потратит владелец «триста восьмого». По сравнению с хозяином соплатформенного С4 он сократит свои издержки практически на всем. К основным достоинствам «Пежо» причислим самое дешевое техническое обслуживание, невысокий транспортный налог и скромный аппетит двигателя. Владельцу придется переплатить лишь за каско, но это не мешает автомобилю достойно занять четвертое место.

Renault Megane

Confort, 1,6 л, МТ, 106 л.с., 6,8 л/100 км, 634 000 руб.

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**33 500** руб.
Транспортный налог	**2120** руб.
ТО-1	**9300** руб.
Затраты на ГСМ	**49 300** руб.
ИТОГО:	**98 972 руб.**

Еще меньше поиздержится хозяин «Рено-Меган», который ощутимо сэкономит на страховке от ущерба и угона. Немалую сумму удастся отыграть у аутсайдера на топливе и немного – на техническом обслуживании. В итоге «Рено» третий.

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за год эксплуатации вычисляем при следующих условиях: годовой пробег составляет 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания подсчитываем, ориентируясь на московских дилеров. Цену страховок (в одной и той же страховой компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А95 на момент подготовки материала обходился в 29 рублей за литр.

Opel Astra

Enjoy, 1,6 л, MT, 115 л.с., 6,3 л/100 км, 651 000 руб.

ОСАГО	**4752** руб.
Каско	**36 000** руб.
Транспортный налог	**2300** руб.
ТО-1 (15 000 км)	**9000** руб.
Затраты на ГСМ	**45 675** руб.
ИТОГО:	**97 727 руб.**

Чуть больше тысячи рублей по сравнению с обладателем «Мегана» сбережет владелец «Опеля-Астра». Серьезная экономия на топливе и обслуживании перечеркивается весомой переплатой (2500 рублей) за страховку каско. Тем не менее это не помешало немецкой марке занять второе место в таблице.

Hyundai i30

Classic, 1,6 л, MT, 130 л.с., 6,4 л/100 км, 679 000 руб.

ОСАГО	**5544** руб.
Каско	**32 000** руб.
Транспортный налог	**3900** руб.
ТО-1	**8000** руб.
Затраты на ГСМ	**46 400** руб.
ИТОГО:	**95 844 руб.**

Звание самого выгодного автомобиля этой пятерки получает «Хёндай-i30». Издержки на самый высокий среди аналогов транспортный налог и дорогое ОСАГО с лихвой компенсируются наиболее дешевой страховкой от угона и недорогим техническим обслуживанием, благодаря чему «корейцу» заслуженно достается первое место в списке.

На правах рекламы

NGK

RENAULT
CITROEN
Peugeot
NGK

Созданы
друг для друга

СОВЕРШЕННОЕ КАЧЕСТВО
ОРИГИНАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ

Alfa Romeo Aston Martin Audi Bentley BMW Caterham Cars Citroen Daewoo
Daihatsu DaimlerChrysler Ferrari Fiat Ford General Motors Honda Hyundai
Isuzu Jaguar Jeep Kia Lancia Land Rover Lexus Lotus Maserati Mazda
Mercedes Mitsubishi Nissan Perodua Peugeot Proton Renault Rolls-Royce
Saab Seat Skoda Smart Suzuki Subaru Toyota TVR Vauxhall Volvo VW

www.ngk.ru

ГАРАНТИРОВАННЫЙ УГОН

Продолжаем знакомить вас с самыми распространенными видами мошенничества, связанного с автомобилистами и их собственностью. Как не стать жертвой обмана, в результате которого вы лишитесь машины, рассказывают **Максим Приходько** и **Александр Кульнев** (фото)

1 Итак, вам звонят домой или на работу от имени дилера, у которого «наблюдается» ваш новый дорогой автомобиль, и сообщают: идет бесплатная акция по замене доброй половины деталей за счет дилера в удобное для вас время. Вы соглашаетесь подъехать. Спектакль начался.

2 Якобы представитель дилера встречает вас до шлагбаума. Почему перед ним? Так ведь объявлено же о замене на халяву, вот вас всех и принесло. Типа мест нет. Вдобавок работник техцентра одет в фирменную спецовку и так искренне проклинает «этот гарантийный ремонт», что вы окончательно убеждаетесь: всё нормально.

3 Для пущей достоверности вам предложат расписаться в заказ-наряде и других бумагах. Выглядят они обычно.

4 Затем улыбчивый и обходительный мастер-приемщик сядет в ваш автомобиль и уедет. Навсегда! Самое ужасное – вы сами отдали угонщику ключи и документы. Сами!

5 Дело сделано: машина уезжает, а вы, следуя совету «мастера», бродите по дилерскому центру, предвкушая, что через каких-то три-четыре часа ваш автомобиль станет еще лучше, причем бесплатно.

6 Вот вы погуляли, попили кофе, справились у симпатичных салонных барышень о ценах на изумительной красоты зимние коврики и приготовились к встрече с прекрасным.

7 А машины-то нет! Простояли у шлагбаума минут двадцать – нет как нет. Звоните по оставшемуся в памяти телефона номеру, а в ответ зловещее: «Аппарат абонента выключен»...

8 Теперь пришло понимание, что автомобиль угнан. С вашей же помощью! Вы ставите на уши весь техцентр, звоните в полицию, но это всё как мертвому припарки: машину вы... как бы это помягче... потеряли.

Откуда угонщик узнал ваш телефон? Базы данных продаются на любом рынке. А про обслуживание в этом конкретном дилерском центре? Тоже из той или иной базы данных – теперь они есть даже в Интернете. Чтобы не попасться, получив подозрительный звонок от дилера, тут же перезвоните в настоящий техцентр и сверьте информацию. Поищите что-либо о данной акции на официальном сайте производителя, позвоните по горячей линии. Тогда велик шанс, что этот спектакль с вами не сыграют. А полиция, скажете вы? Ну, ребята, у нее и без вас забот хватает.

AWM GROUP LLC,
366 Cherokee Hill Ln,
Tryon, NC, USA

АНТИФРИЗЫ AWM® / GLYSANTIN®
Высокоэффективные охлаждающие жидкости, официально одобренные автопроизводителями: Audi, Opel / GM, Porsche, Saab, Seat, Skoda, VW, BMW, Daimler, Volvo, Scania, Man. Рекомендованы для: Chevrolet, Citroen, Honda, Hyundai, Kia, Land Rover, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Suzuki, Toyota.

ТОРМОЗНЫЕ ЖИДКОСТИ AWM®
Оригинальные тормозные жидкости, обеспечивающие максимальный уровень безопасности и работоспособности тормозной системы. Разработаны с учетом требований спецификаций автопроизводителей для современных тормозных систем с ABS и ESP.

AWM DEF Blue™
Жидкость для систем SCR дизельных двигателей. Раствор мочевины высшей степени очистки. Является полным аналогом «AdBlue®».

ФИЛЬТРЫ AWM®
Инновационные фильтры для популярных моделей:
Daewoo, Renault, Ford, Chevrolet, Toyota, Nissan, Huyndai, Mazda, Mitsubishi, Kia, Opel, Volkswagen.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ AWM®
Высокотехнологичные свечи зажигания с медными, платиновыми и иридиевыми электродами.

INNOVATIONS FOR THE FUTURE

ИННОВАЦИИ ДЛЯ БУДУЩЕГО

Реклама

Антифризы

Тормозные жидкости

Фильтры

Свечи зажигания

Жидкость для систем SCR дизельных двигателей

НОВОРУССКИЕ КОНСЕРВЫ

Вы купили бы 12-летний кроссовер за 675 тысяч рублей? Нет, с ума мы не сошли – ровно столько до сих пор просят за БМВ-Х5 первого поколения. Былую роскошь инспектировали **Максим Приходько** и **Константин Якубов** (фото).

Соединить высокую посадку, полный привод и потрясающую управляемость пытались разные фирмы и отдельные энтузиасты, но по-настоящему этот ураганный коктейль первым удался именно баварцам. Богатеи всех стран разом заплакали и потянулись в очередь за игрушкой.

В России машина тут же стала бортом номер один. Некоторым владение этим авто стоило жизни. Да, в новейшей истории нашей страны великое слишком часто соседствовало... нет, не со смешным, а с летальным. Уступив пальму первенства следующим поколениям этого мегакроссовера, первопроходцы перешли в разряд законченного б/у, хотя и с претензией. Вдобавок изрядную толику доступности Х5 приобрел за счет экземпляров из Америки.

Разброс цен на БМВ-Х5 сегодня – от 400 тысяч рублей до миллиона с хвостиком. Для знакомства мы выбрали нечто среднее. Верхняя планка за эти новорусские «консервы» – неоправданный перебор. Совсем маленький ценник – свидетельство того, что экземпляр навечно вписан в рубрику «Их разыскивает полиция». Итак, дамы и господа, перед вами мечта тогдашних нуворишей, банкиров, спортсменов и джентльменов удачи всех мастей – БМВ-Х5! Темно-серый красавец оценивается в 675 тысяч рублей. Стоит ли?

БЕЛЫЙ ВЕРХ

Баварский красавчик испускал сияние, которое Ильф и Петров тонко назвали бриллиантовым дымом. Непонятно? Вот, скажем, сосиски с пивом. У нас это банальный перекус. Ровно то же самое, но в Баварии – Обед с большой буквы. Потому что пиво! И сосиски!

Даже спустя 12 лет машина выглядит престижно, чего не скажешь о некоторых авто, которые гораздо моложе и новее. На чем время и оставило свои следы, так это на краске: машина перекрашена вся! В некоторых местах норматив по толщине перекрыт даже вдвое. Что делать, не лимитированные по скорости автобаны этот БМВ-Х5 покинул девять лет назад. С тех пор машину не однажды подновляли в силу разных обстоятельств. На ручке водительской двери следы былых попыток проникнуть внутрь без спросу – приметы времени, так сказать. Теперь фары: они «отпескоструены», с ними надо что-то делать. Просто отшлифовать те, что есть, обойдется в 1300 рублей за обе, – но это ненадолго. Фары с разборки потянут на 10 тысяч каждая, причем их наверняка тоже придется полировать. Новые, но неоригинальные предлагают по цене от 6 до 15 тысяч. Придется тратиться.

Вторая головная боль – колеса. Они есть, но, как тогда было принято говорить, «чи́ста» номинально. Резина потрескалась вся. Неудивительно, ведь

Салон в аутентичном состоянии, без всяких новомодных включений. Поклонники марки должны оценить сохранность богатого интерьера.

О почтенном возрасте говорят почти погасшие строчки электронного табло. Восстановление потребует не меньше 3500 рублей.

Кнопкой справа включают помощника при спуске с горы, – это самая внедорожная примета в нашем «баварце».

покрышки изготовлены в 2003 году! Четыре даже не особо брендовых 19-дюймовых колеса потянут на 28–30 тысяч. Открыв багажник – слабое место первых X5, – поняли, что и тут придется тратиться. Хотя бы на изоленту, чтобы обмотать замки пятой двери, иначе ее стук навсегда испортит нервную систему.

Что до салона, то на нем прошедшие лета особо разрушительно не сказались. Возможно, оттого, что кожаный? Все электроприводы приятно жужжат, открывая и закрывая все, что нужно. Особый шик – кассетный магнитофон. Впрочем, чейнджер под диски тоже в наличии.

Пожелав удостовериться в работоспособности остальной начинки, подключили сканер. «Обзвон» двигателя ничего страшного не выявил, зато нашлись две ошибки в автоматической коробке. Из загадочного: сколько сканер ни посылал электронных флюидов к подушкам безопасности, они так и не ответили. Дас ист фантастиш?

ЧЕРНЫЙ НИЗ

Но что нам до пижонской внешности! Эту модель любили не только за внешний лоск. Главное тут – мотор! «Икспятый» предлагался с бензиновыми

На правах рекламы

ОСЕНЬ – С МАШИНОЙ, А НЕ С ПРОСТУДОЙ

ПРОСТУДА И ГРИПП В ЭТОМ СЕЗОНЕ НАЧАЛИСЬ РАНО. УЖЕ В СЕНТЯБРЕ В РЯДЕ РЕГИОНОВ БЫЛ ПРЕВЫШЕН ЭПИДЕМИЧЕСКИЙ ПОРОГ, А ВЕДЬ НАМ ЕЩЕ ПРЕДСТОЯТ ПЯТЬ ХОЛОДНЫХ МЕСЯЦЕВ... КАК НЕ ПРОСТУДИТЬСЯ И ОСТАТЬСЯ ЗА РУЛЕМ, А НЕ ДОМА С ПРОСТУДОЙ?

Для защиты от заражения, как при контакте с больными простудой и гриппом, так и в эпидемический сезон, можно применять противовирусный препарат **Арбидол***. В клинических исследованиях отмечено значительное снижение заболеваемости ОРВИ на фоне профилактического применения **Арбидола***.

Арбидол* – один из наиболее исследованных этиотропных противовирусных препаратов для лечения гриппа и других респираторных вирусных инфекций на российском рынке. Широкий спектр противовирусного действия препарата **Арбидол*** подтвержден независимыми лабораториями США, Китая, Франции, Великобритании и Австралии, а в клинических исследованиях принимали участие более 14 тысяч человек. В пользу препарата говорит и более чем 20-летний успешный опыт его применения для лечения и профилактики гриппа и ОРВИ.

Важным свойством **Арбидола*** является то, что, благодаря механизму его действия, он обладает способностью поражать различные вирусы, вызывающие ОРВИ, то есть препарат можно применять при лечении как гриппа, так и широкого спектра простудных заболеваний! Своевременный прием **Арбидола*** может сократить продолжительность заболевания, уменьшить тяжесть его течения и значительно снизить риск развития осложнений.

Арбидол* наиболее эффективен при назначении в первые 48 часов от начала заболевания и соблюдении пациентами режима приема и дозировки препарата.

www.arbidol.ru

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ. ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

Напольная педаль газа – круто, конечно, но для зимы подходящего резинового коврика с бортами не найти. Значит, весь снег – на ковер.

Следы изоленты свидетельствуют – использован самый простой способ заставить «поющую» дверь багажника замолчать. В рестайлинговых версиях ставили доводчик.

Эта маленькая ржавая раковинка – предтеча сквозной дыры. Самое неприятное, что она на дорогом заднем крыле.

Покрышки отходили свое еще пару лет назад. Комплект всесезонки среднего качества стоит 28–30 тысяч. Породистые шины в полтора раза дороже.

Пока фары светят, но недалек день, когда потребуется замена. Хорошие стоят от 6 до 15 тысяч рублей. Подешевле – под галогеновые лампы, подороже – с ксеноном.

и дизельными агрегатами, первых на рынке больше. У нашего красавца V-образная «восьмерка» объемом 4,4 л. Остается только позавидовать первым немецким хозяевам этой машины. Оценить, какую убийственную тягу может развивать мотор, нам удалось лишь косвенно. Впрочем, и сейчас кроссовер растерял не все свои 286 «лошадей», другой вопрос – где на нем гонять-то? Пробки везде! Опять же энергичная езда сказывается на расходе. И, если решите стать хозяином такого красавца, готовьтесь регулярно доливать масло. Такова специфика. Даже новые моторы требуют этой процедуры.

На этой машине еще засопливил задний сальник коленвала. Стоит он от 400 до 1000 рублей. Заменить в условиях сервиса будет в разы дороже, чем собственноручно. Ремень генератора и натяжной ролик, судя по всему, недавно меняли – это приятно, так как ходят они в условиях «нашей Раши» всего ничего, не более 40 тысяч.

Машина, хоть и полноприводная, особо прочных вседорожных узлов не имеет. В плане подвески она, по сути, конструктивно повторяет тогдашнюю «пятерку». Соответственно нижние рычаги, ходимость которых не более 20–30 тысяч, – расходный материал. А стоят они от 5 до 10 тысяч (как найдете). Кандидат на вылет номер два – шаровые опоры. Приплюсуем еще по 2 тысячи. Стойки стабилизатора обойдутся по 1200 рэ за каждую. Это только цена детали, – не забудьте, что труд сервисменов тоже должен быть оплачен. Дорого? А вы хотите наслаждаться ездой без вложений в шасси? На таких машинах по-другому нельзя. Задняя подвеска – пневматическая. Что особенно приятно, в рабочем состоянии. Завершив осмотр днища, пришли к выводу, что «баварец» не запущенный, хотя и до выставочного образца ему далеко. Порадовал объем бачка омывателя – 7, 3 л! С учетом того, что от него питается и омыватель фар, вполне достаточно.

АРБАЙТЕН

От теории – к практике. Ветеран элитного кроссоверного подразделения зарокотал двигателем и приготовился к пробной поездке. Как вам сказать, внушает до сих пор. Даже на небольших скоростях чувствовалось, что машина еще долгое время сможет радовать будущих владельцев и пробег в 152 тысячи, скорее всего, близок к истине. Однако цена – 675 тысяч... В ответ продавец объявил, что готов скинуть полсотни. Это серьезно, но все равно сумма отпугивает. Во-первых, машина до сих пор угоняемая, хотя бы на запчасти. Во-вторых, годовой налог в 43 тысячи, пусть и за весьма породистый БМВ, – неоправданное расточительство. Хотя не удивлюсь, если такую машину купят те, чей личный финансовый расцвет пришелся аккурат на начало двухтысячных. В память о совместной тревожной молодости. ЗР

Благодарим компанию «Формула 91» за помощь.

НАША СПРАВКА

Первое поколение кроссовера БМВ-Х5 появилось в 1999 году и продержалось на конвейере до 2006-го. На БМВ-Х5 ставили бензиновые моторы объемом 3,0; 4,4 и 4,6 л. Были и модификации с дизелем объемом 3 л. Коробки передач – как механика, так и автомат. Для всех рынков кроссоверы строили в США, на заводе БМВ в Южной Каролине. В 2003 году модель пережила рестайлинг.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ КУЗОВНЫХ ДЕТАЛЕЙ BMW X5 в Московском регионе, руб.

Переднее крыло	5000–17 000
Капот	2200
Ветровое стекло	3500–9000
Фара	6000–15 000
Стойка стабилизатора	1200
Нижний рычаг	5000–10 000

BLACK STORK

Произведен и розлит во Франции

РЕКЛАМА

WWW.AROMA.RU

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ЗДОРОВЬЮ

В ХЛАМ

Все читали в детстве сказку про Чиполлино. Помните, там был синьор Помидор, который любил вводить новые налоги – на воздух, на дождь, на солнечный свет? Анне Клепач невольно вспомнился этот персонаж, когда в России ввели утилизационный сбор.

В конце августа автолюбителей обрадовали хорошей новостью: таможенные пошлины на ввоз новых легковушек снижены на 5%. Народ возликовал – иномарки подешевеют! Но прошла ровно неделя – и в России ввели утилизационный сбор. Предполагается, что деньги, собранные сейчас, в будущем пойдут на безопасную переработку автохлама. Правда, до сих пор никто не знает, где организуют пункты утилизации, сколько их будет и через сколько времени у автовладельца появится право сдать свою машину в металлолом. Да и вообще, как будет выглядеть эта процедура для обычного человека – загадка.

Ставки для различных классов и типов транспортных средств разнятся, но для компаний-производителей и импортеров в среднем это около 20 000 рублей за легковую машину. Физическое лицо за ввоз заплатит примерно 3000 рублей (сумма зависит от мощности двигателя и года выпуска). Должно же, в самом деле, правительство компенсировать свои потери от снижения таможенных пошлин!

И ценники в автосалонах дружно поползли вверх. Оперативнее всех сработала «Тойота» – аккурат 1 сентября цены на весь модельный ряд ощутимо подросли. Причем прибавка на некоторые автомобили составила ни много ни мало 18,4%. «Данная мера связана с введением в РФ утилизационного сбора в отношении автомобилей, импортируемых в страну», – честно признались в компании. «Вольво» же замаскировала «инфляцию», добавив парочку новых опций. А на деле цены увеличились на 1,5%.

Другие игроки рынка решили не привлекать к себе лишнего внимания – исправляли ценники молча. Так, «Ниссан-Мурано» обойдется теперь не в 1 549 000 рублей, а в 1 590 000, «Форд-Фиеста» прибавил 7000, «Мондео» – 21 000, а S-MAX – 13 500 рублей.

«Фольксваген», хоть и производит автомобили на территории России, справиться с новым бременем без прибавки к ценам тоже не готов. Отныне «Гольф» стоит не 551 000, а 603 000 рублей, а «Поло Седан» не 429 100, а 441 500. Зато автомобили классом повыше подорожали на смешные 2000 («Пассат») и 1000 рублей («Фаэтон»).

«Пежо», наоборот, умудрился снизить стоимость двух своих моделей: 508-я и 4007-я стали на 5000 рублей дешевле. Зато хэтчбек 308 оценили на 20 000 рублей дороже. «Ягуар – Ленд-Ровер» с гордостью отрапортовал, что, «несмотря на ввод утилизационных сборов с 1 сентября этого года, цены на автомобили марок не будут повышены. Во многом компании удалось сохранить текущие

АХ ТАК?

Украине не удалось договориться с российской стороной об освобождении продукции ЗАЗа от утилизационного сбора. В ответ Киев постановил облагать дополнительным налогом машины, поступающие из России. Кабинет министров 3 сентября подписал соответствующий закон. Теперь юридическим лицам придется выложить минимум 69 000, а физическим – 2000 рублей. В гривнах, конечно.

цены благодаря входу России в ВТО и снижению импортных ставок, которые частично компенсируют дополнительные расходы». Эх, все бы так!

Кстати, некоторые ведомства – Минтранс, Минэкономразвития и Федеральная таможенная служба – раскритиковали новый побор... то есть, простите, сбор. По мнению специалистов ведомств, ставки завышены. А это «может привести к повышению стоимости перевозок, ухудшению возможностей обновления парка, уходу с рынка малых и средних предприятий, потере рабочих мест, росту инфляции, а также к существенному снижению конкурентоспособности российских перевозчиков на рынке международных перевозок». Другие же чиновники пообещали, что утилизационный сбор – мера временная. Получается, сейчас компании-производители создадут за свой счет пункты утилизации (таково главное требование властей), доходы от нового сбора станут успешно пополнять казну, а потом программу просто свернут. Удобно! А главное – выгодно. Не вложив, считай, ни копейки, государство поднимет утилизационную отрасль да еще и прибыль получит.

Игорь Шувалов, первый вице-премьер правительства, считает, что машина должна служить от трех до пяти лет, а потом она превращается в хлам и ее надо утилизировать. Так, по его мнению, поступают в Европе и Японии. Так, да не совсем. На Западе полно автомобилей, которым больше 10-15 лет, и никто не обязывает менять их на новые. А в Японии владельцы «предпенсионных» (старше пяти лет) машин просто ежегодно платят в госказну больше (на 3000 рублей в пересчете на наши деньги). Но под пресс при этом никто не загоняет.

Получается, на словах правительство старается стимулировать продажи новых иномарок, на деле же из-за нового налога и постоянного роста цен вырастет рынок подержанных машин. По сути, произойдет то, против чего якобы борется правительство: старых машин на дорогах России станет еще больше. ЗР

БДИ, ПОКУПАТЕЛЬ!

ГИБДД предупреждает: при оформлении документов на новые автомобили, чьи ПТС выданы после 1 сентября 2012 года, необходимо обязательно проверять наличие отметки об утилизационном сборе. Без нее сотрудники ГИБДД не имеют права ставить машину на учет.

На правах рекламы

Little Trees®
освежители воздуха

Моя оригинальная Ёлочка
ДЕРЗКАЯ

Выбор освежителя воздуха – проявление Вашего характера.
Марка LITTLE TREES является лидером мирового рынка с 1952 г.
Произведенные в США из отборных ингредиентов, наши изделия отличаются великолепным запахом и завидной стойкостью.

LITTLE TREES. Дерзкое качество.

Производитель:
Car-Freshner Corporation, USA
www.little-trees.com

Дистрибьютор в России: Zoom Energy Corp.
Горячая линия: 8-800-200-05-15
www.zoom.ru

The Tree design, CAR-FRESHNER and LITTLE TREES are trademarks. © 2012 Julius Sämann Ltd.

МЯСО И КЕТЧУП

«Фиат-Албеа» начали собирать в Набережных Челнах в конце 2006 года. Вскоре «русский итальянец» появился в редакции ЗР. Но популярности у покупателей эта модель не снискала, поэтому мы решили расстаться с «Албеа». Вадим Никишев вспоминает, что произошло с «фиатиком» за истекшие пять лет и 100 000 км.

Наиболее богатый событиями этап пришелся на первую часть жизни редакционного «Албеа». Тогда мы считали автомобиль едва ли не идеальным для российских дорог. Сразу после обкатки «фиатик» умчался на марафон «60 часов» и по совокупности показателей обыграл «Ладу-Приора» и «Чери-Фора». Потом была победа в морозильной камере, которую «Фиат» делил с этими же моделями и «Фордом-Фокус». Затем – очередное золото в сравнительном тесте с «Джили-Отака», «Ладой-Приора», «Лифаном-Бриз» и «Хёндай-Акцент». Дальнейшая служба ограничилась редакционными разъездами да несложными испытаниями – как, например, в материале про управление с закрытыми глазами (ЗР, 2010, № 5).

Особых хлопот «Фиат-Албеа» не доставил. Марафон приговорил коробку передач – вскоре после финиша «кончился» синхронизатор третьей-четвертой. Новая деталь рекорда долголетия не поставила – второе по счету кольцо поменяли еще до 80 000 км. На первой трети жизни обновили перчаточный ящик (обломилась его петля) и поняли, что от фирменного сервиса придется отказаться. Стоимость ТО-30 000 у официального дилера, в ходе которого поменяли масло и фильтр, тормозную жидкость, свечи и заменили лампу подсветки в блоке микроклимата, превысила 10 000 рублей!

К моменту ТО-45 000 пришлось купить новый узел сцепления: от перегрева перекосились лепестки корзины. Но даже после ее замены машина в жару иной раз начинала дергаться при троганье – виноват либо материал накладок, вызывающий фрикционные автоколебания, либо жесткость опор силового агрегата, попадающего в резонанс. Без учета трудозатрат обслуживание обошлось в 8628 рублей, в то время как у официалов за комплекс работ просили на 20 000 больше.

На ТО-60 000 «Албеа» приехала уже на проставках под задними пружинами: пробеги с полной загрузкой утомили металл, былую стать седану вернули бюджетным способом. Можно упрекнуть в кустарности подхода, но тогда за пару оригинальных деталей просили 12 000 рублей, а за проставки мы отдали всего сто двадцать. Сейчас, кстати, оригинальные запчасти можно найти дешевле, а их аналоги – едва ли не даром: две пружины стоят меньше 3000 рублей.

Очередное обслуживание на 75 000 км прошло буднично – потратив 5350 рублей, своими силами заменили приводные ремни и эксплуатационные жидкости. В том же году приобрели комплект новых шин, предварительно перетряхнув переднюю подвеску: на сайлент-блоки ушло 1892 рубля, примерно столько же – на регулировку углов. Зимние покрышки «Пирелли-Винтер Карвинг»

FIAT ALBEA

- Изготовитель – Завод микролитражных автомобилей (ЗМА), Набережные Челны
- Год выпуска – 2007-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2007 года
- Пробег на момент отчета – 100 000 км
- Предыдущие публикации – 2007, № 6, 9; 2008, № 3, 7; 2009, № 6; 2010, № 4, 5; 2011, № 4

Мотор (1,4 л, 77 л.с.) исправно справляется с обязанностями: под капот мы заглядывали лишь для долива и смены жидкостей. Зато дважды меняли синхронизаторы в коробке и один раз – сцепление.

«Албеа» – из морозоустойчивых: в холодильной камере машина завелась без проблем при температуре масла в двигателе –30 °С. Тест – см. ЗР, 2008, № 2.

В мелком, но неприятном ДТП повредили заднее крыло и правое наружное зеркало. Первая деталь обошлась в 9944, вторая – в 1452 рубля. Запчасти нашлись мгновенно.

Одно из приключений – участие в «слепом» тесте, когда водитель управлял машиной с завязанными глазами.

На правах рекламы

Little Trees®
освежители воздуха

Моя оригинальная Ёлочка
КЛАССНАЯ

Выбор освежителя воздуха – проявление Вашего характера.
Марка LITTLE TREES является лидером мирового рынка с 1952 г.
Произведенные в США из отборных ингредиентов, наши изделия отличаются великолепным запахом и завидной стойкостью.

LITTLE TREES. Классное качество.

Производитель:
Car-Freshner Corporation, USA
www.little-trees.com

Дистрибьютор в России: **Zoom Energy Corp.**
Горячая линия: 8-800-200-05-15
www.zoom.ru

The Tree design, CAR-FRESHNER and LITTLE TREES are trademarks. © 2012 Julius Sämann Ltd.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ FIAT ALBEA (0–100 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–80 000 км)	**241 555**
Из них на бензин	**170 009**
Расходы на содержание (80 000–100 000 км км)	**104 256**
Из них на бензин (А95, средний расход – 9,8 л/100 км)	**57 232**
ШРУС наружный	**1980**
Крыло заднее	**9944**
Зеркало наружное правое	**1452**
Ремонтные работы	**21 526**
Стартер	**6490**
Ступица задняя	**2420**
ТО-90 (масло, фильтры, свечи)	**3212**
Общие расходы (0–100 000 км)	**345 811**
Стоимость 1 км пробега*	**3,46**

**Без учета стоимости автомобиля, дополнительного оборудования, налогов и страховки.*

размером 185/65R14 стали в 11 500, летние «Барум-Бриллантис 2» того же размера – в 8500 рублей.

Ближе к 100-тысячной отметке начал сказываться возраст. Ступицу с сорванной при смене колеса резьбой заменили (цена вопроса 2420 рублей для машины с антиблокировочной системой). Наружный ШРУС оценили в 1980 рублей. Приказала долго жить аккумуляторная батарея. Однажды взбрыкнул стартер: поворот ключа в замке зажигания не оживил мотор, – «Фиат» на неделю встал на прикол у редакции. По закону подлости, когда за 6490 рублей купили новый узел, автомобиль завелся со старым... А приобретение так и катается в багажнике.

Довелось проверить слухи о дефицитности кузовных запчастей. Докладываем: в столице проблем с ними,

«В целом «Фиат» оставил довольно приятное впечатление: в этих макаронах оказалось достаточно мяса и кетчуп не слишком острый», – наш эксперт Игорь Козлов высоко оценил ремонтопригодность «Албеа» в ЗР, 2009, № 7.

Салонный фильтр нужно менять не реже раза в год – забивается быстро и ухудшает вентиляцию.

Объемистый багажник со скрытыми петлями (влезает комплект родных колес) помог победить в сравнительном тесте с четырьмя одноклассниками.

Фирменные свечи зажигания стоят недорого, по 264 рубля за штуку. Неофициальный аналог вдвое дешевле.

В зарулевских 60-часовых испытаниях «Фиат-Албеа» приехал к финишу позже всех, но по совокупности характеристик опередил и «Чери-Фора», и «Ладу-Приора».

как и с расходниками, нет. После небольшой аварии (сдававшая назад «Газель» не заметила проезжавший «Фиат-Албеа» и пропорола ему правый борт) через пару дней со склада доставили фару (3525 рублей), заднее крыло (9944) и правое зеркало с электроприводом (1452). «Жестянка» и «малярка» обошлись недешево – приблизительно в 22 000 рублей, но результат порадовал.

А потом пришло понимание, что время «фиатика» кончилось. Автомобиль готов служить и после пробега 100 000 км, но... Даже в самом «урожайном» 2008 году «Албеа» приобрели всего 17 000 покупателей – итальянская ставка на бюджетный седан не сработала. А после разрыва итальянцев с «Соллерсом» модель и вовсе перестали выпускать в России. Может, оно и к лучшему? ЗР

На правах рекламы

ОТРОЧЕСТВО

Сергей Клочков

Прошел второй год жизни Божьей Коровки (так в редакции зовут «Рено-Сандеро»). Детство миновало, началось отрочество. Прошлым летом хэтчбек принял участие в «жарком» тесте у соляного озера Эльтон, что на границе Волгоградской области и Казахстана. Проверяли системы вентиляции редакционных автомобилей «Хёндай-Солярис», «Лада-Приора» и «Фольксваген-Поло». Божья Коровка выдержала испытание с честью: работу системы вентиляции и настройки ее подвесок мы признали лучшими в тесте.

Но пробег по степным и проселочным дорогам не прошел бесследно. Через некоторое время при движении по горизонтальному шоссе без боковых уклонов стал проявляться незначительный увод влево. Проверили в фирменном сервисе – углы установки колес, шарниры и тяги в идеальном состоянии. Рекомендацию специалистов поменять колеса местами выполнили на следующий день по мере возможности. Дело в том, что шины «Сава-Интенса HP» размера 185/65R15 имеют направленный рисунок протектора, поэтому поменять местами можно только передние и задние колеса. К положительному результату рокировка не привела. Тогда поступили радикально: поставили другой комплект шин, «Мишлен-Энерджи Сейвер» того же размера, – и болезнь прошла. Окончательный вердикт старым шинам вынести сложно. Вероятно, свою роль сыграли деформации, возникающие при езде по нашим дорогам. Какие-то шины сопротивляются им лучше, иные – хуже. Кстати замена покрышек дала еще и экономию топлива.

За пробег 24 500 км не пришлось доливать ни грамма масла в дополнение к плановым заменам. ТО на 29 000 км (сделал на 1000 км раньше, так как уезжал в командировку) провел не в фирменном сервисе, за что в дальнейшем поплатился преждевременной заменой тормозных дисков и колодок. При осмотре на подъемнике в редакционном техцентре обнаружилось: передние правые в два раза тоньше левых. Причина – закисание тормозного суппорта в направляющей. Этого не случилось бы, если бы в ходе планового обслуживания в сервисе не просто поменяли масло и фильтр, а сняли колеса, проверили остаточную толщину колодок и смазали направляющую, как того требует регламент обслуживания. Обошлась эта халатность в незапланированные 5799 руб. на колодки, а заодно поменяли и диски (их стоимость включена в цену ТО-42 000 км).

Других неприятностей за неполные 50 000 км с Божьей Коровкой не случилось. Портят почти идеальную картину под названием «Отрочество редакционного автомобиля» продолжающий блефовать датчик расхода топлива и аппетит, несоразмерный энергосберегающим шинам: в городе под 10 л! Для небольшого, скромной мощности отрока – явно много. ЗР

RENAULT SANDERO

- Изготовитель – «Автофрамос», Россия
- Год выпуска – 2010-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2010 года
- Пробег на момент отчета – 49 500 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2010, № 10; 2011, № 5; 2011, № 7; 2011, № 9

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ RENAULT SANDERO (0–49 500 км), руб.

Расходы на содержание (0–25 000 км)	**41 930**
Расходы на содержание (25 000–49 500 км)	**77 002**
Из них на бензин А95 (средний расход – 7,7 л/100 км)	55 652
ТО-29 000 км	5257
Проверка и регулировка углов установки колес	2025
ТО-42 000 км, замена передних тормозных колодок и дисков	14 068
Общие расходы (0–49 500 км)	**118 932**
Стоимость 1 км пробега	**2,4**

**Без учета марафона «60 часов «За рулем».*

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ ВРЕДНО ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

БЕЛАЯ БЕРЁЗКА

СОДЕРЖИТ БЕРЕЗОВЫЙ СОК

Природа Русской души

БЕЛАЯ БЕРЁЗКА -ВОДКА

СОДЕРЖИТ БЕРЕЗОВЫЙ СОК

40% 0,5л

RUSSIA

РЕКЛАМА

НАУЧНО И ПОПУЛЯРНО

Традиционную ежегодную экспертизу аккумуляторных батарей представляет большой любитель электричества и фантастики Михаил Колодочкин.

Вряд ли великие фантасты прошлых лет ожидали, что потерпят фиаско с надежной, казалось бы, темой – аккумуляторами. Вернее, с отсутствием той мощи, которую дружно им предрекали. Но задачи батарей, которые мы решили испытать в очередной ежегодной экспертизе, куда приземленнее: крутить стартеры и помогать генераторам. На этот раз проверяем «европеек», которые укладываются в габариты 242×175×190 мм. Разные производители уместили в этот объем в восемь с небольшим литров заявленные емкости от 60 до 66 А·ч. Всего же мы приобрели в фирменных магазинах 28 батарей: с чеками, гарантиями и т. п.

Осталось сравнить их фактическую энерговооруженность. Вот здесь-то и начинается современная фантастика...

Судите сами: разброс по исходной резервной емкости – 17-кратный. Масса, указанная на этикетке, почему-то превышает истинную на килограммы. А пять батарей испугались русского мороза в три десятка градусов!

Нет, фантасты явно были оптимистами. А вот наши цифры – реальны.

Измерения проводили специалисты НИИЦ АТ 3 ЦНИИ Минобороны России. Результаты испытаний относятся к конкретной выборке батарей и не являются обобщающими критериями их качества.

Три батареи из новых аккумуляторов – маленьких, легких, обладавших огромной емкостью... обеспечивали «Пионеру» освещение, отопление, двигательную силу... для непрерывного пятнадцатидневного перехода в подводном положении...

Г. Адамов. «Тайна двух океанов»

КАК РАССТАВЛЯЛИ БАЛЛЫ

По результатам замеров, занесенным в протокол, расставили баллы: в каждом виде испытаний брали лучший и худший результаты, присваивая им соответственно 5 баллов и 1 балл. Все остальные участники получали промежуточные баллы согласно тому положению, которое они заняли между лидером и аутсайдером. К примеру, если при замере резервной емкости лидер показал результат 124 минуты, а аутсайдер – 81, то участник с результатом 105 минут получал 3,23 балла. И так – по всем пяти видам испытаний. Итоговый балл представляет собой среднее арифметическое пяти промежуточных оценок. Вводить весовые коэффициенты, повышающие значимость одного параметра по отношению к другим, мы не стали: все параметры признали равнозначными. Приведенные нами цифры позволяют любому желающему провести свои собственные подсчеты. Понятно, что расстановка мест при этом обязательно изменится.

ПОБЕДИТЬ ВРЕДНУЮ ПРИВЫЧКУ

Истории курильщиков начинаются по-разному. Кто-то начинает курить за компанию с друзьями, кто-то так снимает стресс, а для третьего сигарета в руке – это вопрос имиджа. Общее в них то, как легко и незаметно курение входит в привычку. Привычку, от которой непросто избавиться, даже имея твердое намерение бросить курить. **Поэтому, если вы пришли к осознанному решению бросить курить, самое время узнать ответы на вопросы, которые наверняка вас волнуют: как правильно действовать и где искать поддержки.**

Бросить сложнее, чем кажется

Многие курильщики полагают, что покончить с вредной привычкой смогут сами и в любой момент. Мотивация действительно имеет большое значение. Но нельзя недооценивать физиологический аспект. В процессе курения у человека формируется сильнейшая зависимость от никотина, содержащегося в сигаретах[1]. В 1977 году Всемирная организация здравоохранения официально включила никотиновую зависимость в международную классификацию болезней. Резкий отказ от сигарет провоцирует синдром отмены. Раздражительность, невозможность сконцентрироваться, депрессия и постоянные мысли о сигаретах – так проявляется синдром отмены. Неудивительно, что рано или поздно человек срывается и возвращается к сигаретам. **Чтобы не ходить по замкнутому кругу, нужно осознать, что проблема, с которой вы столкнулись, больше, чем просто плохая привычка. Успех в борьбе с ней зависит от силы воли, поддержать которую помогают препараты никотинзаместительной терапии (НЗТ). На сегодняшний день препараты НЗТ являются наиболее популярными в борьбе с курением[2]. Первым и самым известным из них стала жевательная резинка НИКОРЕТТЕ®[3].**

Поддержка на пути к победе

Никотинзаместительная терапия давно зарекомендовала себя во всем мире. Всемирная организация здравоохранения рекомендует применение препаратов никотинзаместительной терапии при отказе от курения[4]. Принцип действия НИКОРЕТТЕ® состоит в том, чтобы доставлять в организм минимально необходимую дозу терапевтического никотина, которая помогает побороть синдром отмены. Курильщик получает поддержку, столь необходимую в борьбе с пагубной привычкой. От этапа к этапу дозировка никотина снижается, со временем позволяя полностью избавиться от табачной зависимости. Некоторые могут возразить, сказав, что тот же путь можно проделать с сигаретами, плавно снижая их количество. Но помимо никотина в сигаретах содержится более 4000 вредных химических веществ, в том числе канцерогены и радиоактивные частицы[5]. В отличие от сигарет, в состав НИКОРЕТТЕ® входит терапевтический никотин, который изо дня в день тренирует организм жить без сигарет. Сегодня продукция НИКОРЕТТЕ® выпускается в удобных форматах, которые можно комбинировать для дополнительной поддержки. Пластырь НИКОРЕТТЕ® незаметен для окружающих: он наносится утром и снимается перед сном. А жевательные резинки НИКОРЕТТЕ® помогают побороть позывы к курению в любой момент в течение дня. **День за днем НИКОРЕТТЕ® приближает вас к поставленной цели, чтобы, почувствовав долгожданную свободу, вы могли свободно и уверенно заявить: «Да! Я бросил курить!»**

[1] [illegible]
[2] [illegible]
[3] [illegible]
[4] [illegible]
[5] [illegible]

НИКОРЕТТЕ® побеждает сигареты.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

Резервная емкость. Показывает, долго ли продержится автомобиль, у которого испортился генератор. Эксперт скажет иначе: за сколько минут напряжение на клеммах батареи, выдающей в нагрузку ток 25 А, снизится до 10,5 В. Измерения проводят при температуре 25 °С. Чем выше результат, тем лучше.

Лучший результат показал MULTI: 124 мин. Худший – avtoSil: 81 мин.

Приведенная энергия пуска заявленным током. Характеризует энергию батареи в пусковом режиме. Проверку ведут при –18 °С. Сначала батарею разряжают заявленным током холодной прокрутки $I_{хп}$ в течение 30 с, затем регистрируют напряжение U_{30} на ее выводах. После паузы продолжительностью 20 с батарею разряжают током, равным 60% заявленного $I_{хп}$, до тех пор, пока напряжение на выводах не снизится до 6,0 В. Время разряда t_6 записывают. Приведенную энергию пуска подсчитывают по формуле:

$$E = 0{,}3I_{хп}(U_{30} - 6{,}0)t_6$$

Чем выше итоговый показатель, тем лучше.

Лучший результат – MEDALIST: 28,21 кДж. Худший – «Курский Аккумулятор» 6 СТ-60N: 10,37 кДж.

Приведенная энергия пуска единым током. Позволяет сравнить токовые характеристики всех батарей в одинаковых условиях вне зависимости от их паспортных данных. Проверку ведут при –18 °С. Сначала батарею разряжают током 450 А в течение 30 с и регистрируют напряжение U_{30} на ее полюсных выводах. После паузы продолжительностью 20 с батарею разряжают током в 270 А до тех пор, пока напряжение на выводах не снизится до 6,0 В. Время разряда t_6 записывают. Приведенную энергию пуска подсчитывают по формуле:

$$E = 135(U_{30} - 6{,}0)t_6.$$

Чем выше показатель, тем лучше.

Лучший результат – MEDALIST: 34,73 кДж. Худший – «Курский Аккумулятор» 6 СТ-60N: 6,86 кДж.

Приведенная энергия пуска единым током при –29 °С. Аналогично предыдущим испытаниям, отличие лишь в температуре. Чем выше показатель, тем лучше.

Лучший результат – VARTA: 8,85 кДж. Худшие – «Курский Аккумулятор» 6 СТ-60N, START. BAT, «Подольский аккумулятор» 6 СТ-62N, ACDelco M62-H3, Energizer PLUS EP60-L2X: все они сдались до окончания испытаний.

РЕАЛЬНАЯ ЭНЕРГОЕМКОСТЬ НОВЕНЬКИХ БАТАРЕЙ РАЗЛИЧАЕТСЯ В 17 РАЗ. ПОЗОР ПРОДАВЦАМ!

Приведенная энергия пуска единым током после проверки на вибростойкость. Вибростойкость – это показатель качества сборки изделия.

Батареи закрепляют на деревянном поддоне в задней части тяжелого грузовика и трясут в течение 16 часов на булыжнике. Среднеквадратичное значение виброускорений в диапазоне частот 0,7–22,4 Гц составляет 2,77–4,29 м/с².

Замеры токовых характеристик проводят по методике предыдущих пунктов. Чем выше показатель, тем лучше.

Лучший результат – a-mega Innovative Hybrid 6 СТ-60-А3: 34,82 кДж. Худший – «Курский Аккумулятор» 6 СТ-60N: 9,33 кДж.

27 место **avtoSil 6СТ-60N, ООО «Нест», Калининградская область, Нестеров**

Ориентировочная цена, руб.	3100
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	480
Масса с электролитом, кг	14,07

Надпись «Испытано при –58 °С», конечно, впечатляет, но даже при скромных –29 °С батарея оказалась в нижней части таблицы. Резервная емкость худшая, все остальные оценки – между 1 и 2. И цена не самая маленькая

28 место **«Курский Аккумулятор» 6СТ-60N, Россия, ООО «ИСточник ТОка Курский»**

Ориентировочная цена, руб.	2800
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	420
Масса с электролитом, кг	13,67

Когда масса батареи на три с лишним кило меньше обещанной, не стоит ждать от нее ничего хорошего. Итог – последнее место, причем без попыток достойной борьбы.

26 место **START.BAT Professional Starter Battery 6СТ-62N, Россия, ООО «ИСточник ТОка Курский»**

Ориентировочная цена, руб.	2300
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	450
Масса с электролитом, кг	14,42

Недобор 2,5 кг массы особенно сильно сказался на морозе: батарея померла через 18 с. Заявленный ток совсем скромный. В общем, всё плохо. Привлекает разве цена.

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ НОВОЕ

Известная поговорка обретает на аккумуляторной почве новый смысл. Ты платишь продавцу за новую батарею, а потом выясняешь, что тебе продали изделие, долго стоявшее на пыльном складе. С гарантией и прочими бумажками, но при этом разряженное до неприличия. Поэтому перед началом испытаний мы в обязательном порядке заряжаем все батареи! А их резервную емкость на момент покупки приводим в таблице только для справки: дескать, знайте, люди, какую дрянь вам могут подсунуть. Но в распределении мест этот параметр не участвует.

А вам советуем обязательно заряжать купленные батареи – хуже не будет. Глупо ставить на машину аккумулятор с резервной емкостью... 5 минут! А у нас был и такой.

КАЧЕСТВО

ВО ВСЕХ ЕГО ПРОЯВЛЕНИЯХ

КУРЕНИЕ УБИВАЕТ

Почему аккумуляторы при проверке выдают заявленный ток так недолго? Если емкость равна 60 А·ч, то арифметика подсказывает: ток 600 А должен выдаваться примерно 0,1 часа, или 6 минут. Но реальный счет идет лишь на десятки секунд...

Дело в том, что при таком токе емкость батареи составляет уже не 60 А·ч, а гораздо меньше: примерно 20–25. Надпись «60 А·ч» говорит лишь о том, что в течение 20 часов при температуре 25 °С вы можете разряжать свой аккумулятор током 3 А (60:20), и не более. При этом в конце разряда напряжение на выводах аккумулятора не должно опуститься ниже 10,5 В.

Оценивать емкость в ампер-часах очень неудобно. А измерять ее в этих единицах просто неграмотно: произведение тока на время дает не емкость, а количество электричества, которое иначе называют зарядом. Единица количества электричества – кулон. 1 Кл = 1 А·с. Соответственно 1 А·ч = 3600 Кл. Гораздо понятнее термин «резервная емкость», показывающий, сколько минут продержится батарея на автомобиле, у которого отказал генератор.

25 место «Подольский аккумулятор» 6СТ-62N, Курск, ООО «ИСточник ТОка Курский»

Ориентировочная цена, руб.	2700
Заявленная емкость, А·ч/мин	62/105
Заявленный ток, А	520
Масса с электролитом, кг	14,55

В этой батарее, похоже, сэкономили на свинцовых пластинах. Курско-подольское изделие и так не блистало высокими показателями, а при –29 °С капитулировало уже через 19 с. И это при едином токе, который скромнее заявленного. В общем, неудача.

24 место UNIFORCE BLACK 6СТ-62А3

Ориентировочная цена, руб.	2200
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	13,53

Рекорд «похудания»: реальная масса меньше заявленной на 3,5 кг! Странно, что при таком недоборе свинца батарея вообще работает. А о высоких показателях лучше не думать.

22 место ВМ 6СТ-60АП3(VL), Казахстан, ТОО «Кайнар-АКБ»

Ориентировочная цена, руб.	2800
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	500
Масса с электролитом, кг	14,69

Масса на килограмм меньше заявленной. Все энергетические характеристики довольно слабые: наверное, свинца недоложили. Изделие восторга не вызвало.

23 место BARS Silver 6СТ-АП3, Казахстан, ТОО «Кайнар-АКБ»

Ориентировочная цена, руб.	2000
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	500
Масса с электролитом, кг	14,66

Нехватка массы при взвешивании сразу настораживает. Так и есть: все показатели среди наиболее низких, особенно при –29 °С. Зато цена оказалась самой привлекательной.

В БАТАРЕИ НА ЗАВОДАХ НЕДОКЛАДЫВАЮТ СВИНЦА. КТО ВИНОВАТ?

21 место ABSOLUT Art of Power 6СТ-62VL, Россия

Ориентировочная цена, руб.	3100
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	14,5

При взвешивании мы недосчитались полутора килограммов. Что конкретно недоложил изготовитель, гадать не будем, но все результаты оказались очень слабенькими. При таких голосовать за отечественное не резон.

Правда ли, что при установке аккумулятора большей емкости, чем штатный, он будет недозаряжаться, а стартер от чрезмерного тока выйдет из строя?

Неправда. Что помешает батарее зарядиться полностью? Вот вам аналогия: если вы зачерпнули стакан воды из ведра или бочки, то для восстановления исходного уровня жидкости вам потребуется долить из-под крана всё тот же стакан – как в ведро, так и в бочку. Что касается ожидаемой поломки стартера, его ток потребления не изменится, даже если емкость батареи вырастет раз в сто или тысячу. Закон Ома от ампер-часов не зависит.

Разговоры про грядущие поломки уместны разве что для экстремалов, привыкших выбираться из болота на стартере. При этом последний, понятное дело, очень сильно греется, а потому малоемкая батарея может спасти его от смертельного перегрева, умерев первой... Но это гипотетический случай.

20 место — ACDelco M62-H3, Корея

Ориентировочная цена, руб.	4200
Заявленная емкость, А·ч/мин	62/100
Заявленный ток, А	510
Масса с электролитом, кг	14,38

Самая дорогая батарея в тесте нас разочаровала. В России зимой холодно, и на морозе надо работать, а не сдаваться через 21 с, то есть на первом же этапе замеров. Остальные результаты тоже не впечатлили.

19 место — Energizer PLUS EP60-L2X, Johnson Controls

Ориентировочная цена, руб.	3600
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	14,31

Недешевая батарея не захотела подтянуться даже до середнячков, откровенно отказавшись работать на морозе. Из положенных 30 с разряда единым током она протянула всего 24 с и не добралась до второго этапа испытаний.

i

- **Можно ли** оценить состояние батареи по напряжению на клеммах?
- **Приблизительно можно.** При комнатной температуре полностью заряженная батарея, отключенная от нагрузок, должна выдавать не менее 12,6–12,7 В.

16–17 место — ZUBR 6CT-62A3, Белоруссия, СП ООО «Полесские аккумуляторы»

Ориентировочная цена, руб.	3200
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	14,52

Масса батареи – 14,52 кг. А заявленная – 17,1 кг! Экономия вышла боком: результаты слабые.

18 место — SZNAJDER PLUS Calcium, Польша, ZAP SZNAJDER BATTERIES

Ориентировочная цена, руб.	3600
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	520
Масса с электролитом, кг	13,9

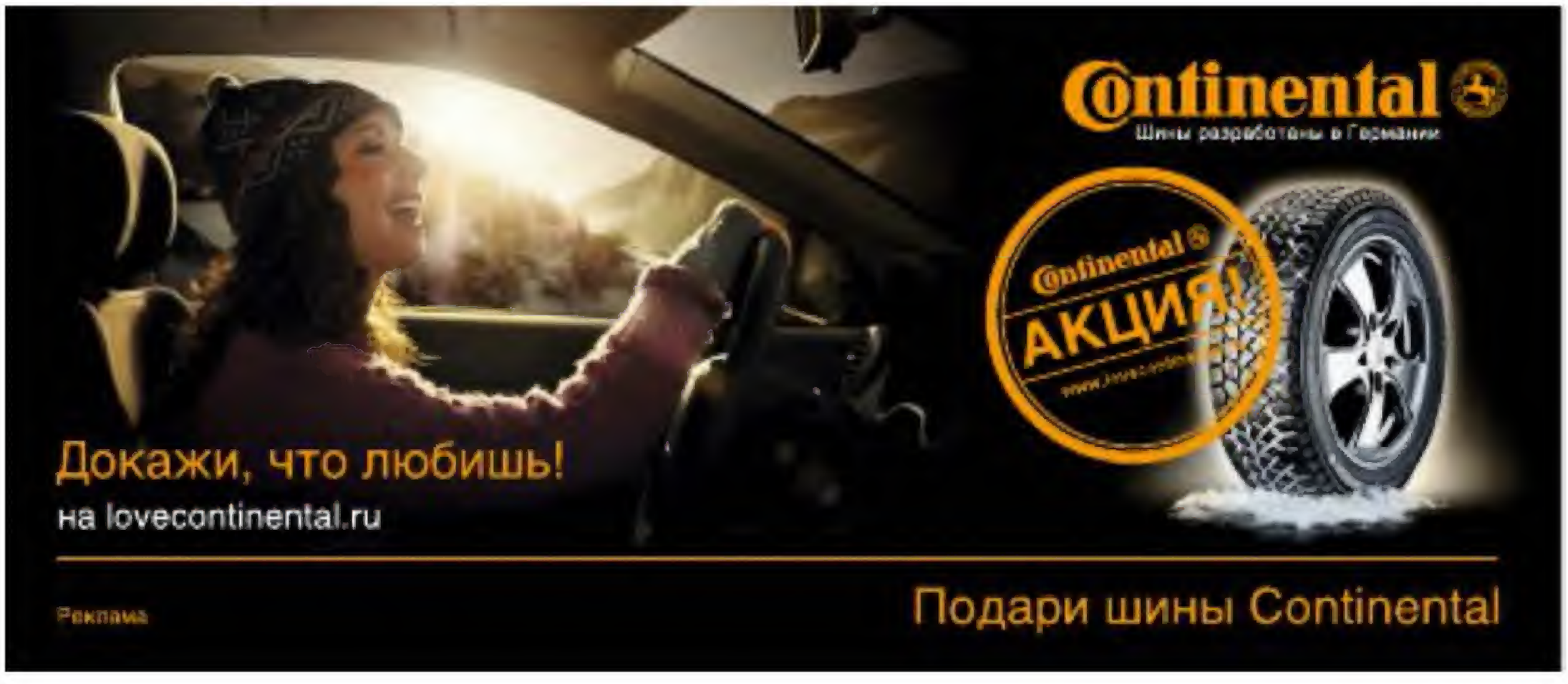
Редкий на рынке бренд не смог продемонстрировать ничего необычного. Результаты ближе к слабым, а при такой цене вообще вызывают недоумение.

«ПО ГНУСНОЙ ТЕОРЬИ ЭЙНШТЕЙНА»

Высоцкий пел про изменение хода времени, мы же наблюдали изменение массы. Практически все образцы гораздо легче, нежели гласит этикетка! Толкование сего факта оставляем производителям. Наш вариант: банальная экономия свинца.

А те, кто не указывает массу, оказались как бы и не при делах. Как говорится, молчи – за умного сойдешь...

На правах рекламы



16–17 место — Banner POWER BULL, Австрия

Ориентировочная цена, руб.	3700
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	15,38

Многолетняя тяжба австрийской фирмы с подмосковными плагиаторами закончилась, и «Баннер» избавился от двойников, вытеснявших его с нашего рынка. А о самом аккумуляторе сказать нечего: всё очень средне.

15 место — BLACK HORSE, Сербия, Sombor

Ориентировочная цена, руб.	2600
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	510
Масса с электролитом, кг	13,76

Довольно легкая батарея и одна из самых недорогих. Пожалуй, в этом ее основное достоинство. Выступила без провалов, но к звездам не потянулась.

14 место — GELIOS, Белоруссия, «Полесские аккумуляторы»

Ориентировочная цена, руб.	3000
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	500
Масса с электролитом, кг	14,67

Отметим полтора килограмма разницы между заявленной массой и реальной. Не хватает пластин? Очень похоже, так как заявленный ток батарея выдала с трудом, показав всего лишь 23-й результат. Итог — в середине таблицы.

13 место — TN TITAN ARCTIC SILVER, Россия, TUBOR Accumulating Energy

Ориентировочная цена, руб.	2600
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	575
Масса с электролитом, кг	15,68

Производитель приводит таблицу применяемости батареи — от «Альфа Ромео» до «Фольксвагена». Что до испытаний, они прошли успешно, но ярких прорывов не отмечено, поэтому финишировать пришлось в середине.

ПЯТЬ БАТАРЕЙ НЕ ВЫДЕРЖАЛИ МОРОЗА!

ЧТО СКРЫВАЕТСЯ ЗА ТЕРМИНОМ «КАЛЬЦИЕВАЯ БАТАРЕЯ»?

Значок *Ca* (а то и *Ca-Ca*) на аккумуляторах сегодня присутствует все чаще. Речь идет о совсем небольших (доли или единицы процента) добавках кальция в сплав, из которого изготавливают пластины. Если его добавляют и в положительные, и в отрицательные электроды, то получается то самое *Ca-Ca*. Такие батареи при прочих равных условиях труднее закипают, что важно для необслуживаемых батарей. Меньше у них и саморазряд при хранении. Поэтому батарей с добавками традиционной сурьмы (их обычно выдает наличие пробок) сегодня в продаже почти не встретишь.

12 место — SUPER PRESIDENT, Корея

Ориентировочная цена, руб.	2900
Заявленная емкость, А·ч/мин	60/110
Заявленный ток, А	560
Масса с электролитом, кг	14,71

Громкое название не поддержано столь же впечатляющими показателями. Испытания батарея прошла, но отметить явные плюсы затруднительно.

11 место — Vortex 6CT-62A3(0), Украина, корпорация Westa

Ориентировочная цена, руб.	2800
Заявленная емкость, А·ч/мин	62/105
Заявленный ток, А	570
Масса с электролитом, кг	15,83

Обычные результаты из середины таблицы: ни хвалить, ни ругать особо не за что. Но почему батарея недобрала аж килограмм до заявленной массы?

10 место — FORSE 65 6CT-65A(0), Украина, корпорация Westa, *Made for Europe*

Ориентировочная цена, руб.	3400
Заявленная емкость, А·ч/мин	65/110
Заявленный ток, А	640
Масса с электролитом, кг	16,2

Второе место по резервной емкости — отлично! А вот при –29 °С только 22-й результат. Однако в многоборье все показатели успешно суммировались и принесли место в десятке.

9 место — MULTI, Сербия, Сомбор

Ориентировочная цена, руб.	3000
Заявленная емкость, А·ч	63
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	14,37

К разряду приятных неожиданностей отнесем первое место в испытаниях на резервную емкость. В остальных замерах все тоже неплохо. А вот за внешнее сходство с популярнейшей турецкой батареей хвалить не хочется.

i

● **Зачем выбирать батарею** с заявленным током, скажем, 600 А, если реальная потребность вдвое меньше?

● **Заявленный ток** – это еще и косвенный показатель качества батареи: чем он выше, тем ниже ее внутреннее сопротивление. К тому же на сильном морозе масло густеет и ток растет.

4–6 место — AKTEX класс SLI-PRO 6CT-64L3(R), Россия, Свирск

Ориентировочная цена, руб.	3200
Заявленная емкость, А·ч	64
Заявленный ток, А	550
Масса с электролитом, кг	15,66

«Сибирячка» стала третьей при проверке резервной емкости и пятой в испытании заявленным током. Очень хорошо. Одно непонятно: почему при взвешивании недосчитались килограмма из обещанной массы? Может, его-то и не хватило, чтобы оказаться в тройке призеров?

8 место — TYUMEN BATTERY 6CT-62L, Тюмень

Ориентировочная цена, руб.	3000
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	500
Масса с электролитом, кг	16,76

Самая тяжелая батарея в нашем тесте, как всегда, не разочаровала, уверенно потеснив два десятка конкурентов. Пятое место по резервной емкости, уверенное выступление на морозе – в общем, все нормально. Жаль, что привычно низкая тюменская цена осталась в прошлом.

7 место — BOSCH SILVER PLUS S5, Германия

Ориентировочная цена, руб.	3800
Заявленная емкость, А·ч	63
Заявленный ток, А	610
Масса с электролитом, кг	14,92

Обычно бошевские батареи заявляют скромные токи, а тут – 610 А! В ходе этой проверки завоевано четвертое место – очень хорошо. Притом батарея довольно легкая. В целом же типичное для бренда выступление: место довольно высокое, но не призовое.

4–6 место — EXIDE Premium EA640, Польша

Ориентировочная цена, руб.	3100
Заявленная емкость, А·ч	64
Заявленный ток, А	640
Масса с электролитом, кг	15,3

Обещания производителей батареи оказались чуть выше ее реальных возможностей. Заявленные токи она выдала, став в этом испытании только девятой. Однако в многоборье все сложилось хорошо: дележ высоких мест с украинской и сибирской конкурентками.

На правах рекламы

2 место — MEDALIST Premium Battery, Delkor Corporation

Ориентировочная цена, руб.	3300
Заявленная емкость, А·ч	62
Заявленный ток, А	600
Масса с электролитом, кг	15,16

Эта батарея, как всегда, боролась только за золото, но... Подвела резервная емкость – лишь седьмой результат. В итоге даже привычные победы в испытаниях заявленным и единым токами не помогли вновь взойти на вершину пьедестала. Но высший класс марки подтвержден: «Медалист» – вице-чемпион!

ПОБЕДИТЕЛИ НАШИХ ЭКСПЕРТИЗ

2012: VARTA, MEDALIST, topla
2011: MEDALIST, PANASONIC, TITAN
2010: MEDALIST, VARTA, «ЗВЕРЬ»
2009: VARTA, MEDALIST, a-mega
2008: BOSCH, MEDALIST, VARTA
2007: MUTLU, AKOM, MEDALIST

КУДА СЛЕТАТЬ ЗА БАТАРЕЕЙ

Фантастика фантастикой, но как же выбирать батарею? Настойчиво искать в магазине очередного зарулевского победителя? Если не хотите обращаться на сервис или к помощи продавца, то алгоритм следующий. Брать надо ту, которая уместится в отведенной ей нише, будь то моторный отсек, багажник или что-то еще (глупо промахнуться на пару сантиметров). Попутно определяем полярность, глянув на старую батарею: что у нее справа, а что слева. Само собой, если машина не европейская, то и сами клеммы могут отличаться от большинства привычных как формой, так и расположением. После этого выбираем бренд: тут мы однозначно советуем руководствоваться списком наших победителей последних лет и никогда не клевать на новичков или аутсайдеров. Даже если у них этикетки красивые.

Марка батареи определяет, как правило, и ее цену. Заявленные ток и емкость получатся сами собой – исходя из габаритов. Заряжаем батарею, подключаем вместо старой – и ключ на старт!

1 место — VARTA BLUE dynamic D43, Johnson Controls

Ориентировочная цена, руб.	3600
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	14,51

Несмотря на шестое место по резервной емкости, батарея очень уверенно выдержала испытания большими токами, победив при –29 °С, и в итоге заняла чистое первое место. Именно таких результатов потребители и ждут от громких имен. Наши поздравления!

3 место — topla ENERGY

Ориентировочная цена, руб.	4000
Заявленная емкость, А·ч	66
Заявленный ток, А	570
Масса с электролитом, кг	15,65

Батареи этого бренда давно завоевали заслуженную популярность, но до пьедестала не добирались. И вот – свершилось: прекрасные энергетические характеристики нашли свое отражение в протоколе испытаний. Единственное замечание бронзовому призеру – его ценник: мягко говоря, дороговато...

4–6 место — a-mega Innovative Hybrid 6CT-60-A3, Украина

Ориентировочная цена, руб.	3200
Заявленная емкость, А·ч	60
Заявленный ток, А	540
Масса с электролитом, кг	15,85

Уже не первый год украинский бренд уверенно чувствует себя в группе лидеров. В данной экспертизе батарея оказалась лучшей после испытаний на вибростойкость, а по сумме набрала одинаковое количество баллов с EXIDE и AKTEX. Отметим, что заявленная масса на 700 г больше фактической...

- **Что лучше** – обслуживаемые батареи или необслуживаемые?
- **Аккумуляторы,** в которых остался доступ к банкам, уходят. Такие изделия – назовем их обслуживаемыми – лучше всего подойдут старым машинам с нестабильным напряжением сети, в чьих батареях вода может выкипать. Для современного авто это лишнее: новую батарею просто ставят под капот и на несколько лет забывают о ней. Заметим, что и в новом автомобиле ничего не стоит загубить батарею за неделю. Ночные зимние пуски, полный набор включенных энергопотребителей, короткие пробеги в пробках – при таких условиях она не успевает подзаряжаться от генератора и потихоньку умирает.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

№	Наименование батареи	Резервная емкость после полного заряда		Приведенная энергия пуска заявленным током					Приведенная энергия пуска единым током 450 А при –18 °С				Приведенная энергия пуска единым током 450 А при –29 °С				Приведенная энергия пуска единым током 450 А при –18 °С после виброиспытаний				Итоговый балл
		Длительность разряда током в 25 А, мин*	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В (при заявленном токе, А)	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	
1	VARTA BLUE dynamic D43	116 (75)	**4,26**	8,01 (540)	7,74	100	28,19	**4,99**	8,04	123	33,88	**4,88**	6,91	72	8,85	**5,0**	8,1	122	34,59	**4,96**	**4,82**
2	MEDALIST Premium Battery	115 (79)	**4,16**	7,92 (600)	7,65	95	28,21	**5,0**	8,01	128	34,73	**5,0**	6,88	68	8,01	**4,62**	8,02	121	33,00	**4,71**	**4,70**
3	topla ENERGY	112 (84)	**3,88**	7,87 (570)	7,55	91	24,12	**4,08**	7,94	127	33,26	**4,79**	6,89	63	7,57	**4,42**	7,9	121	31,04	**4,41**	**4,32**
4–6	a-mega Innovative Hybrid 6CT-60-A3	105 (62)	**3,23**	7,93 (540)	7,44	94	21,93	**3,59**	8,01	127	34,46	**4,96**	6,86	68	7,89	**4,57**	8,08	124	34,82	**5,0**	**4,27**
4–6	EXIDE Premium EA640	118 (78)	**4,44**	7,6 (640)	7,29	88	21,80	**3,56**	7,79	134	32,38	**4,66**	6,75	63	6,38	**3,88**	7,76	141	33,50	**4,79**	**4,27**
4–6	AKTEX класс SLI-PRO 6CT-64L3(R)	118 (65)	**4,44**	7,85 (550)	7,51	89	22,17	**3,65**	7,88	129	32,74	**4,71**	6,81	60	6,56	**3,96**	7,9	126	32,32	**4,61**	**4,27**
7	BOSCH SILVER PLUS S5	114 (84)	**4,07**	7,79 (610)	7,43	90	23,55	**3,95**	7,75	127	30,00	**4,32**	6,71	69	6,61	**4,39**	7,77	124	29,63	**4,19**	**4,18**
8	TYUMEN BATTERY 6CT-62L	118 (42)	**4,44**	7,89 (500)	7,5	86	19,35	**3,01**	7,8	121	29,40	**4,23**	6,79	60	6,40	**3,89**	7,65	119	26,51	**3,70**	**3,85**
9	MULTI	124 (55)	**5,0**	7,61 (540)	7,28	76	15,76	**2,21**	7,78	119	28,60	**4,12**	6,53	64	4,58	**3,07**	7,77	111	26,67	**3,73**	**3,63**
10	FORSE 65 6CT-65A(0)	121 (78)	**4,72**	7,54 (640)	7,24	90	21,43	**3,48**	7,67	123	27,73	**3,99**	6,01	49	0,07	**1,03**	7,62	121	26,46	**3,69**	**3,38**
11	VORTEX 6CT-62A3(0)	105 (63)	**3,23**	7,71 (570)	7,43	90	22,01	**3,61**	7,7	107	24,56	**3,54**	6,48	57	3,69	**2,67**	7,71	101	23,32	**3,19**	**3,25**
12	SUPER PRESIDENT	104 (82)	**3,14**	7,78 (560)	7,36	82	18,73	**2,87**	7,78	118	28,35	**4,08**	6,39	59	3,11	**2,40**	7,63	112	24,65	**3,40**	**3,18**
13	TN TITAN ARCTIC SILVER	106 (58)	**3,33**	7,25 (575)	7,36	74	17,36	**2,57**	7,69	103	23,50	**3,39**	6,6	58	4,70	**3,12**	7,61	105	22,82	**3,12**	**3,11**
14	GELIOS	101 (82)	**2,86**	7,7 (500)	7,24	79	14,70	**1,97**	7,79	117	28,27	**4,07**	6,53	45	3,22	**2,45**	7,76	112	26,61	**3,71**	**3,01**
15	BLACK HORSE	105 (67)	**3,23**	7,79 (510)	7,4	85	18,21	**2,76**	7,54	126	26,19	**3,77**	6,21	49	1,39	**1,63**	7,6	121	26,14	**3,64**	**3,00**
16–17	Banner POWER BULL	112 (85)	**3,88**	7,7 (540)	7,2	73	14,19	**1,86**	7,68	119	26,99	**3,89**	6,03	49	0,20	**1,09**	7,8	115	27,94	**3,92**	**2,93**
16–17	ZUBR 6CT-62A3	88 (23)	**1,65**	7,58 (540)	7,24	79	15,87	**2,23**	7,81	111	27,12	**3,91**	6,58	56	4,38	**2,98**	7,78	115	27,63	**3,87**	**2,93**
18	SZNAJDER PLUS Calcium	100 (68)	**2,77**	7,7 (520)	7,32	83	22,01	**3,61**	7,59	107	22,97	**3,31**	6,11	50	0,74	**1,33**	7,54	102	21,21	**2,86**	**2,78**
19	Energizer PLUS EP60-L2X	104 (69)	**3,14**	7,73 (540)	7,39	81	18,24	**2,76**	7,6	117	25,27	**3,69**	24 секунды	0	0	**1,0**	7,58	107	22,82	**3,12**	**2,74**
20	ACDelco M62-H3	107 (62)	**3,42**	7,79 (510)	7,45	83	18,41	**2,80**	7,58	105	22,40	**3,23**	21 секунда	0	0	**1,0**	7,55	110	23,02	**3,15**	**2,72**
21	ABSOLUT Art of Power 6CT-62VL	102 (77)	**2,95**	7,65 (540)	7,31	80	16,98	**2,48**	7,6	105	22,68	**3,27**	6,23	49	1,52	**1,69**	7,54	100	20,79	**2,80**	**2,64**
22	ВМ 6СТ-60АП3(VL)	101 (69)	**2,86**	7,69 (500)	7,34	84	16,88	**2,46**	7,49	110	22,13	**3,19**	6,02	49	0,13	**1,06**	7,42	114	21,85	**2,96**	**2,51**
23	BARS Silver 6СТ-АП3	103 (76)	**3,05**	7,67 (500)	7,3	81	15,79	**2,22**	7,46	111	21,88	**3,16**	6,01	47	0,06	**1,03**	7,4	104	19,66	**2,62**	**2,42**
24	UNIFORCE BLACK 6CT-62A3	92 (38)	**2,02**	7,49 (540)	7,18	71	13,57	**1,72**	7,63	109	23,98	**3,46**	6,17	48	1,10	**1,50**	7,6	101	21,82	**2,96**	**2,33**
25	«Подольский аккумулятор» 6CT-62N	90 (57)	**1,84**	7,6 (520)	7,24	70	13,54	**1,71**	7,5	104	21,06	**3,04**	19 секунд	0	0	**1,0**	7,43	112	21,62	**2,93**	**2,10**
26	START.BAT Professional Starter Battery 6CT-62N	98 (60)	**2,58**	7,7 (450)	7,4	83	15,69	**2,19**	7,37	65	12,02	**1,74**	18 секунд	0	0	**1,0**	7,41	71	13,51	**1,66**	**1,83**
27	avtoSil 6CT-60N	81 (5)	**1,0**	7,53 (480)	7,21	69	12,02	**1,37**	7,26	80	13,61	**1,97**	6,04	40	0,22	**1,10**	7,28	83	14,34	**1,79**	**1,45**
28	«Курский Аккумулятор» 6CT-60N	84 (30)	**1,28**	7,54 (420)	7,21	68	10,37	**1,0**	7,21	42	6,86	**1,0**	15 секунд	0	0	**1,0**	7,28	54	9,33	**1,0**	**1,06**

**В скобках для справки приведена исходная резервная емкость батарей на момент приобретения. В распределении мест этот параметр не участвует.*

На правах рекламы

УТОМЛЕННЫЕ ИСКРОЙ

Долго ли живут недорогие свечи? Насколько оправданны намеки производителей на два-три-четыре сезона? Длинный «свечной пробег» организовали заведующий отделом экспертиз ЗР Михаил Колодочкин и профессор кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета Александр Шабанов.

Экспертизы свечей – фирменное блюдо журнала, но... Один важный компонент мы в это блюдо никогда не добавляли – как бы случайно. А ведь вам интересно, как изменятся характеристики свечей после длительной работы в реальных условиях? Проблема в том, что тут одной экстраполяцией не обойдешься: нужно их помучить хотя бы на протяжении 30 тыс. км. А это долго, дорого и очень муторно: на каждый комплект свечей минимум полтора месяца стендовой крутежки мотора! И все же идентичные моторные стенды удалось подготовить.

Мы решили взять свечи, ориентированные на большинство эксплуатируемых у нас восьмиклапанников: на «большой» шестигранник (21-го размера) и с условным калильным числом 17. Зато конструкции старались брать разнообразные. Но цену ограничили: не дороже 800 рублей за комплект. Ведь запускать в такой «пробег» иридиевых фаворитов с изящными тонкими электродами – все равно что свести мадридский «Реал» и команду из нашей второй футбольной лиги...

В качестве базы взяли обычные одноэлектродные свечи: европейские WEEN 370 и японские NGK BPR6ES-11. Компанию им составили трехэлектродные Э3-Т17ДВРМ из Энгельса. За тугоплавкие материалы и сплавы «сыграл» самый дешевый вариант с иттриевыми электродами: чешский Brisk A-line LR15YCY-1. Позиции платины отстаивал Bosch Platinum WR7DPX с тонким центральным электродом. И наконец, DENSO W20TT с оригинальными боковыми и центральным электродами из хромоникелевого сплава. На них отпрессованы специальные выступы, организующие разрядник свечи, – это попытка реализовать преимущества

В наши ценовые рамки уложился немецкий комплект с тонким платиновым центральным электродом Bosch Platinum WR7DPX. Однако хитроумная конструкция с утопленным электродом проявила себя средне, уступив трехэлектродке из Энгельса.

За тугоплавкие материалы и сплавы «сыграл» и самый дешевый вариант с иттриевыми электродами – чешский Brisk A-line LR15YCY-1. Визуально по конструкции эти свечи не сильно отличаются от обычных одноэлектродок, только кончик бокового электрода у них «заточен» на острую кромку. И это помогло им выступить лучше базовых свечей.

Японские свечи DENSO W20TT. Здесь на боковом электроде из специального хромоникелевого сплава отпрессован выступ, формирующий зону повышенной интенсивности искрового разряда. В итоге эти «японки» переиграли всех.

Европейские WEEN 370 – простейшие одноэлектродки. Испытание в целом выдержали, хотя итоговое увеличение потребления почти на 6% говорит о том, что они свое практически отходили.

Японские NGK BPR6ES-11 – одноэлектродки подороже европейских. Результаты примерно те же: не сдались, но, судя по ухудшению параметров, жить им осталось...

Комплект трехэлектродных свечей Э3-Т17ДВРМ родом из Энгельса обещал повышенный ресурс. Что же, многоэлектродки к концу пробега действительно выглядели лучше «одноглавых» собратьев.

тонкоэлектродных свечей без всяких драгметаллов. Напоминаем: сравниваем конструкции, а не бренды!

Методика испытаний очевидная. Сначала все комплекты последовательно поставили в один и тот же стендовый двигатель – вазовский впрысковый восьмиклапанник. Провели стандартный цикл испытаний – получили стартовую базу. Относительно нее в дальнейшем отслеживали ухудшение характеристик двигателя по мере старения свечей.

Базовые цифры неожиданностей не содержат. Простые одноэлектродки выступили ровно: различия лишь немного вылезли за пределы измерений. А вот трехэлектродки ЭЗ-Т17ДВРМ, тонкоэлектродный Bosch Platinum WR7DPX, а также DENSO W20TT дали заметное улучшение и мощности, и экономичности двигателя. Хотя, конечно же, намеренные 2-3% улучшения дадут видимый эффект для кошелька только при длинных забегах, когда расход бензина считают не канистрами, а бочками. Но именно это мы изначально и хотели уточнить.

Соседи по цеху нас, конечно же, прокляли: грохотом своих стендов мы их сильно достали. С семи утра и до девяти вечера – три месяца, три стенда... Однако всё когда-то кончается: моторы остановлены, свечи выкручены. Электроды и изоляторы почернели, покрылись отложениями, кое-где видны следы эрозии металла. Но даже обычные одноэлектродные комплекты, взятые нами за базу, с честью прошли все круги. Ни одну свечу по ходу забега менять не пришлось: вот тебе и нагруженный цикл испытаний на отечественных бензинах. Это означает, что заявляемый нынче практически всеми производителями даже самых простых свечей ресурс не менее 30 тыс. км пробега – не просто маркетинговый ход.

Тонкий платиновый центральный электрод Bosch Platinum WR7DPX полностью утоплен в изолятор. Для европейских условий эксплуатации это, наверное, хорошо, но в нашем тесте на отечественных моторах и бензинах такая конструкция несколько снизила ресурс свечи.

DENSO W20TT: фирменное решение для стабилизации и интенсификации разряда, причем без применения драгоценных металлов. И оно, как показал наш тест, работает!

А насколько в итоге ухудшились параметры работы? Посмотрим...
Для этого в контрольный мотор – тот самый, на котором проводился начальный цикл сравнительных испытаний, – поставили побитые жизнью комплекты и повторили замеры. Полученные результаты сравнили с начальными данными. Теперь можно спокойно сличать циферки.

Базовые комплекты свечей сохранили работоспособность, но заметно снизили показатели двигателя. Расход вырос примерно на 6%, токсичность по CO и CH подпрыгнула на 8–10%. Почему? Потому, что под давлением начали появляться пропуски искрообразования, а это – пропуски вспышек! И контроллер мотора, отловив лишний кислород в выпускной трубе, обогащал смесь. Отсюда и лишний расход, и бóльшая токсичность. Снижение параметров у Brisk A-line было меньше, чем у базовых свечей, но тоже заметное.

Предполагаемый заранее лидер теста – «платиновый» Bosch выступил лучше, но явно отрицательную роль сыграла форма центрального электрода, полностью утопленного в изолятор. В свое время мы уже отмечали это, когда испытывали свечи на бензине с металлосодержащими присадками (ЗР, 2007, № 1). Объяснение простое: искра тонкоэлектродной свечи с обычным, выдвинутым из изолятора центральным электродом как бы облизывает его кончик, очищая от нагаров и отложений. А вот свеча Bosch Platinum данного преимущества лишена: в результате комплект уступил

На правах рекламы

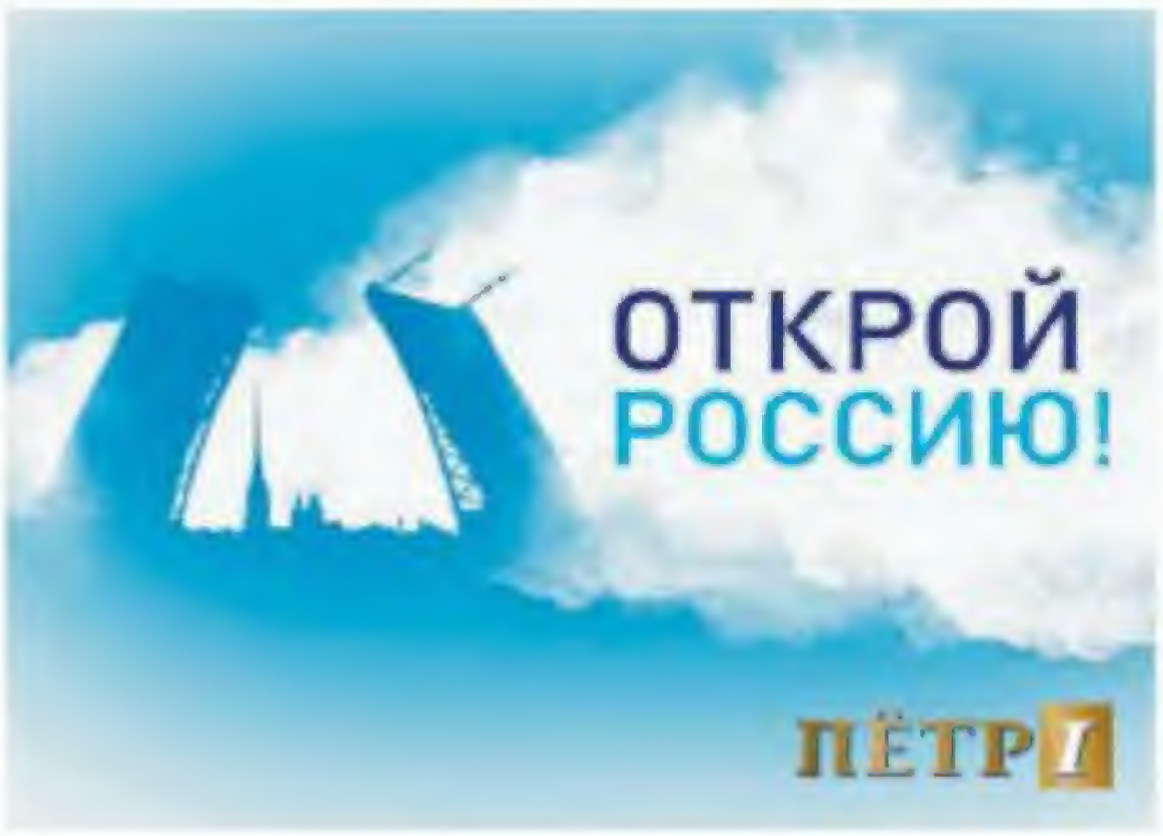
МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
18

Петр I

Торговая марка **«Петр I»** запустила проект **«Открой Россию!»**, который поможет жителям нашей страны ближе познакомиться с самыми удивительными местами своей Родины.

Осенью мероприятия в поддержку акции пройдут в Уфе, Перми, Новосибирске и Екатеринбурге, где состоятся розыгрыши главных призов — уникальных путешествий в Санкт-Петербург в сезон белых ночей! Кроме того, проект **«Открой Россию!»** дает каждому любителю путешествий шанс выиграть электронного спутника себе в дорогу — ноутбук, электронную книгу, также видео- или фотокамеру.

Подробности на www.petr1.ru.



Общий срок проведения Акции: с 03.09.2012 по 01.07.2013 включительно; срок регистрации кодов: с 03.09.2012 по 21.12.2012 включительно. Информация об Организаторе Акции, полных правилах участия, количестве призов и выигрышей по результатам Акции, сроках, месте и порядке их получения — на сайтах www.petr1.ru и www.ruinterel.ru и по телефону бесплатной горячей линии «ПЁТР I»: 8-800-333-00-09.

ПОЧЕМУ СТАРЕЮТ СВЕЧИ

Что происходит со свечами в процессе их работы? Почему их показатели изменяются?

Факторов несколько. Самый главный – эрозия металла электродов под действием многократного интенсивного искрового разряда. По мере развития эрозионных процессов меняются размер и геометрическая форма искрового зазора. С ростом зазора падает интенсивность разряда, вплоть до его полного прекращения в некоторых режимах работы, в которых условия искрообразования и начального воспламенения смеси в цилиндре затруднены. Это холостой ход, максимальные нагрузки, холодный пуск.

Кроме того, по мере работы в цилиндре поверхности изолятора и электродов покрываются слоем нагара – при определенных условиях токопроводящего. В крайнем состоянии он может образовывать так называемые сажевые мостики, шунтирующие искровую группу свечи.

Под воздействием высоких температур вероятно разрушение защитного покрытия изолятора свечи (глазури) – керамика начинает насыщаться частицами отложений. Сопротивление свечи пробою снижается.

Наконец, термомеханические циклические напряжения в изоляторе также способны привести к его разрушению.

пальму первенства отечественным трехэлектродкам ЭЗ-Т17ДВРМ и японским DENSO W20TT. Эти комплекты дали ухудшение показателей по всем параметрам, но оно лишь незначительно вылезло за пределы погрешности измерений. Так что для них 30 тыс. км – только расцвет жизни! Если, конечно, на пути не встретится АЗС с особо мерзким бензином, способным убить что угодно.

И еще: по обыкновению, мы провели цикл испытаний, который называем аварийным. От мотора отключается штатный генератор, ставится «пустой» аккумулятор, и бортовая сеть запитывается от лабораторного источника тока. Это позволяет отследить реакцию свечей на снижение напряжения в бортовой сети. Вот тут различия между комплектами – как новыми, так и поработавшими – выявились наиболее ярко. И опять лидируют изделия, заявленные как особо долгоиграющие, – DENSO W20TT, Bosch Platinum и наши многоэлектродки. А как выглядели свечи после испытаний, показывают фото. Участники «пробега» расположены по алфавиту.

В заключение немножко арифметики. За 30 тыс. км средний «вазик» скушает около 2500 л топлива, забрав из бюджета примерно 65 тыс. рубликов.

Разряд самой ресурсной из известных нам свечей – DENSO Iridium. Разряд облизывает тонкий центральный электрод диаметром 0,4 мм и тем самым чистит его. В свой тест мы эти свечи не взяли – они не прошли ценовой фильтр. Но для пояснения эффекта самоочистки, продлевающей ресурс свечи, эта картинка очень показательна.

Если учесть среднее увеличение расхода, то с учетом начальных различий экономия от применения долгоиграющих свечей составит пару-тройку тысяч рэ. Полезность реального увеличения мощности и снижения выбросов прикиньте сами. ЗР

ПАРАМЕТРЫ ДВИГАТЕЛЯ НА НАЧАЛЬНОЙ СТАДИИ ИСПЫТАНИЙ

Изменение показателей двигателя на разных комплектах свечей относительно базового*	Моторные показатели		Токсические компоненты		
	Мощность, %	Расход топлива, %	CO, %	CH, %	NO_x, %
Bosch Platinum WR7DPX	2,5	– 3,0	– 4,4	– 9,1	4,6
Brisk A-line LR15YCY-1	0,4	– 0,4	– 1,0	– 0,7	0,9
DENSO W20TT	1,9	– 2,8	– 4,7	– 9,4	3,8
NGK BPR6ES-11	1,3	– 1,6	– 3,5	– 3,6	2,4
ЗЗ-Т17ДВРМ	1,6	– 2,2	– 5,1	– 6,8	7,1

**В качестве базового комплекта взяты свечи WEEN 370.*
Примечание: *красным цветом выделено ухудшение показателей, зеленым – улучшение, синим – изменение в пределах погрешности измерения.*

УХУДШЕНИЕ ПАРАМЕТРОВ ДВИГАТЕЛЯ НА КОНЕЧНОЙ СТАДИИ ИСПЫТАНИЙ

Комплекты свечей	Моторные показатели		Токсические компоненты		
	Мощность, %	Расход топлива, %	CO, %	CH, %	No_x, %
Bosch Platinum WR7DPX	– 1,4	2,7	5,3	8,0	– 4,6
Brisk A-line LR15YCY-1	– 1,8	3,4	8,5	7,0	– 6,0
DENSO W20TT	– 0,4	1,2	2,7	3,3	– 3,0
NGK BPR6ES-11	– 1,6	5,7	11,8	6,8	– 7,4
WEEN 370	– 2,1	6,4	7,3	10,2	– 4,1
ЗЗ-Т17ДВРМ	– 0,8	2,1	7,7	6,9	– 4,4

ВНЕШНИЕ СКОРОСТНЫЕ (МОМЕНТНЫЕ) ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЯ ВАЗ-21083,
аварийный цикл испытаний, напряжение в бортовой сети 9 В

Комплекты свечей	Крутящий момент, об/мин							
	в начале испытаний				в конце испытаний			
	2500	3000	3500	4000	2500	3000	3500	4000
Bosch Platinum WR7DPX	85,5	92,0	99,0	97,5	81,0	87,0	94,5	91,0
Brisk A-line LR15YCY-1	82,0	88,0	97,0	94,0	80,0	85,5	89,5	87,0
DENSO W20TT	84,5	91,0	98,5	96,5	82,5	90,0	97,0	95,0
NGK BPR6ES-11	83,0	90,0	96,0	93,5	76,0	84,5	90,0	86,5
WEEN 370	82,0	86,5	98,0	93,0	75,0	84,5	89,0	85,0
ЗЗ-Т17ДВРМ	84,0	90,0	98,5	96,0	82,0	86,5	95,0	92,5

Что означают термины «сухая» и «сырая токсичность»?
Это сленговые термины двигателистов. Сырая токсичность – та, что сразу после двигателя, до нейтрализатора. Сухая – после нейтрализатора: то, что идет на выпуск.

Зачем нужны разные свечи, если нейтрализатор все равно дожигает несгоревшую смесь?
Он дожигает далеко не всё (по CH и NO_x – примерно до 30–50%). Поэтому чем больше сырая токсичность, на которую влияют свечи, тем больше и сухая. Мало того, нейтрализатор успешно гасит токсичность не во всех режимах: в частности, при обогащении смеси, то есть при разгоне, пуске, больших нагрузках, он тоже работает неэффективно. А на мощность, пуск и расход топлива нейтрализатор не влияет вообще.

Современный контроллер реагирует на пропуски вспышек загоранием *Check Engine*. А как на это откликается нейтрализатор?
Нейтрализатор на пропуски вспышек не реагирует никак. По крайней мере, по диагностике это не увидишь. Если процесс слишком запущен, то получим снижение его срока службы и, возможно, ранний выход из строя. На пропуски реагирует датчик остаточного кислорода: он ловит лишний кислород, не использованный в цилиндре, и дает сигнал на обогащение смеси.

СТРАНА *Хрустальных* РУЧЬЕВ

ВОДКА ТАЛКА ПРОИЗВЕДЕНА
В СИБИРИ

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ДОХЛЫЕ КРОКОДИЛЫ

Немудреное вроде бы изделие – пусковые провода. Всего-то и нужно: побольше меди, пластификатора в изоляцию и хорошо обжать. Ан нет – медь берегут, пластификатор экономят да и пресс не усердствует. В итоге, как убедился Алексей Воробьев-Обухов, из восьми купленных изделий годными оказались лишь… два.

В лаборатории над проводами никто не издевался. Обещали 200 А? Получите ровно двести. И всего на десять секунд – исправный мотор за это время обязан пуститься. Конечно же, все образцы держали в морозильной камере в течение 16 часов при температурах минус 20, 30, 35 и 40 °С в упакованном виде и потом пытались вернуть их в рабочее состояние. Выдержали искусственную зиму шесть проводов из восьми.

Самое печальное – экономия на меди. Заниженное сечение жилы привело к большим потерям

Airline SA-200-02

Происхождение	ООО «ЭРЛАЙН», Китай
Длина	2 м

Единственные провода, в которых провод присоединен к обеим «челюстям» «крокодилов». У нас они без проблем выдержали требуемые 10 с под номинальной нагрузкой, да и на меди здесь не экономили: провода съели лишь 1,8 В.

Autoprofi ALLIGATOR BC-200

Происхождение	Китай
Длина	2,5 м

Китайский «Аллигатор» сгорел на первой же секунде теста: был контакт – и нет контакта! Но в замороженном состоянии его безжизненное тело сохранило исходную мягкость. Значит просто не хватило сил на обжатие провода в зажиме.

Carpoint Booster Cables 01.776.19

Происхождение	Китай
Длина	2,5 м

В этих проводах контакт в месте обжима пропал через пару секунд. Но даже с пол-оборота пустить двигатель вы все равно не смогли бы, поскольку на проводе потерялось 6,4 В. На сильном морозе провод немного задубел, но выдержал.

Euro Type R

Происхождение	Тайвань
Длина	2 м

Какие там шесть месяцев гарантии, когда контакт в месте заделки провода в «крокодил» раскалился и пропал в течение одной секунды! Довершило полное поражение испытание морозом: уже при –30 °С изоляция треснула.

КОТО BC-20025

Происхождение	Китай
Длина	2,5 м

Ничего хорошего, разве что сумка есть (как и у остальных, впрочем). На проводе без всякой пользы теряется 4,3 В, а при –35 °С изоляция окончательно задубела и треснула. Ну так ведь ничего и не гарантируют. Этим и ему подобными проводами можно пользоваться, если батарея еще берет заряд.

«АВТОСТОП АВ-20025»

Происхождение	Китай
Длина	2,5 м

В этом комплекте подвели «крокодилы»: они к 11-й секунде раскалились до невозможности удержать без перчаток. Возможен даже ожог! Падение напряжения на проводе составило 4,2 В – много, увы. Стартеру может не хватить оставшихся вольтов. Обещанный год изделие продержится разве что в багажнике.

«СОРОКИН 12.302»

Происхождение	не указано
Длина	2,5 м

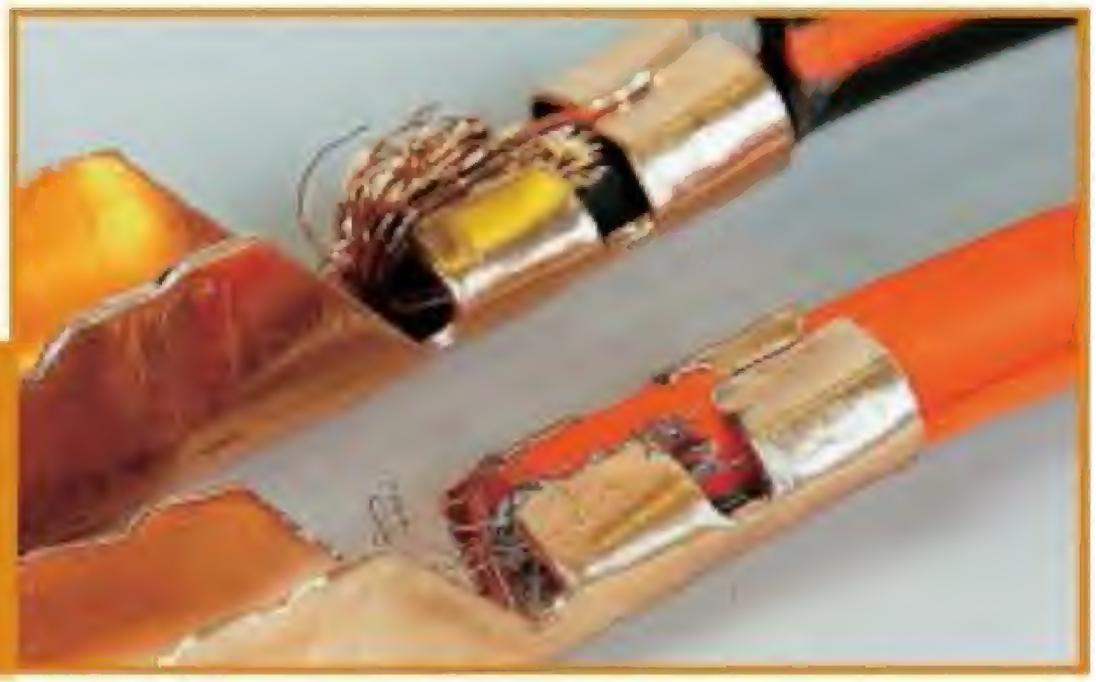
Единственный комплект, не вызвавший нареканий: падение напряжения всего 1,1 В, при работе не разогревается, на лютом (–40 °С) морозе провода сохраняют мягкость. Единственные – с мощными цельнометаллическими «крокодилами», у которых накладные медные губки. И чего изготовитель на гарантию поскупился?

«СТАРТ»

Происхождение	ООО «Измерит», Россия
Длина	2 м

Хилый металлический «крокодил» и тонкий провод сразу не вызвали доверия. И правильно: на 10-й секунде провода уже невозможно было удержать в руке, настолько они нагрелись. Еще бы, меди здесь так мало, что напряжение упало на 6,2 В. Что же останется стартеру?

напряжения. Слишком большим, чтобы остатков хватило стартеру. И это – в шести случаях! Поэтому сделать «выбор ЗР» было несложно. А размещены наши претенденты в алфавитном порядке. Дело в том, что их цена колеблется вокруг 300–400 рублей в небольших пределах, что не может служить реальным критерием при покупке. К тому же ценники сильно зависят от аппетита розничной точки. ЗР



Пример бездарного обжима: провода при нагреве изменили цвет на серый.

Последствия нехватки пластификатора: изоляция лопнула на морозе.

Почему в инструкциях минусовый провод настоятельно рекомендуют присоединять не к клемме аккумулятора, а прямо к «массе» автомобиля-реципиента?
Основное соображение составителей – следует отвести возможную при замыкании цепи искру подальше от взрывоопасной батареи. К тому же, если правильно выбрать место, току станет ближе добираться до «массы» стартера. И еще: уменьшается первоначальный импульс тока при соединении с разряженной батареей.

Надо ли выжидать некоторое время перед попыткой пуска?
В этом есть смысл, если разряженный аккумулятор не замерз и вообще не слишком холодный (тогда он не принимает заряд). Если подождать несколько минут, то даже через провод с относительно большим сопротивлением (а таких, как мы выяснили, большинство) в батарею успеет перетечь от автомобиля-донора достаточный для попытки пуска заряд. И тогда основная нагрузка придется уже на батарею, а не на провод.

Провод отказал, но омметр показывает, что он исправен. Как это понимать?
Никогда не сталкивались с ситуацией: лампочки, фары горят, батарея заряжена, а стартер не крутит и всё гаснет? Это бывает, если плох контакт между выводом АКБ и ее зажимом. В нем появляется сопротивление, на котором и падают все вольты, но только при большом токе в сотни ампер (вспомните закон Ома). Так и здесь: проблема в месте обжима проводника. Можно попытаться разогнуть зажим, зачистить провод и заново обжать его, а лучше – пропаять. Но, конечно, это не сильно поможет, если сам проводник слишком тонкий.

Какие «крокодилы» лучше – пластмассовые или металлические?
У пластмассовых «крокодилов» ток идет лишь через одну медную губку-накладку, если только не применена технология двойного контакта, как в проводах Airline. В металлическом зажиме работают обе «челюсти», что улучшает контакт и уменьшает переходное сопротивление и потери напряжения.

На правах рекламы

ПЕРВЫЙ ПОПАВШИЙСЯ ИЛИ ПРОВЕРЕННЫЙ

КАКОЙ АНТИФРИЗ ВЫБЕРЕШЬ ТЫ

СДЕЛАЙ ОСОЗНАННЫЙ ВЫБОР

LED – НЕ ПЛАМЕНЬ

Светодиодные (LED) дневные фонари позволяют экономить на лампочках, в которых «бушует пламя» раскаленной добела спирали или плазмы газового разряда. Кроме того, такие огни потребляют намного меньше энергии. Но всем ли светодиодам под силу сделать автомобиль заметным в солнечный день? В проблему углубился **Алексей Воробьев-Обухов**.

Ну, насчет «всех» мы погорячились: спрос родил такое предложение, что купить и испытать все модели просто нереально. Это, кстати, хорошо было видно на выставках «Автомеханика» и «Интеравто», прошедших в Москве. Мы решили выбирать образцы с разными характеристиками: дешевые и очень дорогие, с блоками управления и без, прямоугольные и круглые, пластмассовые и металлические...

Super 6 LED sports TTX-1015

Происхождение: **Китай**

Ориентировочная цена	475 руб.
Количество светодиодов	6
Потребляемый ток	140 мА
Сила света	18 кд
Размеры рассеивателя	115 × 10 мм

Хилые светодиоды в пластиковом корпусе светят крайне тускло, крепление ненадежное, светящаяся площадь почти вдвое меньше нормы. К кронштейну крепятся на липучке, а уж он – на двух саморезах.

LED Daytime Running Light BF-201

Происхождение: **неизвестно**

Ориентировочная цена	1000 руб.
Количество светодиодов	4
Потребляемый ток	120 мА
Сила света	80 кд
Размеры рассеивателя	Ø 70 мм

Пластиковые фонарики крепятся на кронштейнах с регулировкой угла наклона, к бамперу – саморезами. Свет слаб. Спасибо, хоть на площади рефлектора не сэкономили.

SONG-YE

Происхождение: **неизвестно**

Ориентировочная цена	1045 руб.
Количество светодиодов	8
Потребляемый ток	360 мА
Сила света	27 кд
Размеры рассеивателя	155 × 17 мм

В инструкции указано: 100% Waterproof, однако пиктограммы на коробке запрещают мойку пластиковых фонарей любым способом, кроме как губкой, причем без шампуня! Светят слабо.

Maxlight M320D

Происхождение: **неизвестно**

Ориентировочная цена	1425 руб.
Количество светодиодов	20
Потребляемый ток	260 мА
Сила света	108 кд
Размеры рассеивателя	185 × 25 мм

Указанный на схеме желтый провод для подключения к габаритным огням... отсутствует! Свет слабоват, но площадь свечения уложилась в норматив. Крепление пластиковых фонарей – на кронштейне, с регулировкой.

DRL F1

Происхождение **неизвестно**

Ориентировочная цена	1425 руб.
Количество светодиодов	8
Потребляемый ток	480 мА
Сила света	54 кд
Размеры рассеивателя	150 × 20 × 50 мм
	(изогнут в форме клюшки)

В инструкции указана возможность автоматического отключения от габариток, но на схеме и в жизни ее нет. Свет тусклый, размер светового пятна в норме. Крепление к вертикальной стенке, на двух сквозных полых болтах (сквозь них выведены провода). Корпус – пластик.

Egolight PL-8

Происхождение **Китай**

Ориентировочная цена	1615 руб.
Количество светодиодов	8
Потребляемый ток	100 мА
Сила света	55 кд
Размеры рассеивателя	155 × 20 мм

У этих пластиковых ДХО яркость никакая. Крепление на кронштейнах, с регулировкой по углу наклона, далее – липучка либо саморезы.

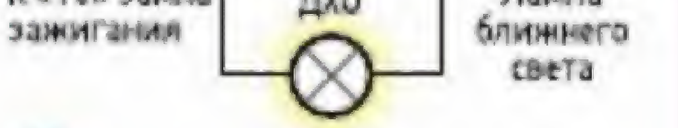
Как выбрать наилучшую форму ДХО?

Вообще говоря, это дело вкуса. Но надо иметь в виду требование ГОСТ 41.87-99: суммарная площадь светящейся поверхности ДХО должна быть не менее 40 см². У прямоугольных фонарей ее нетрудно измерить линейкой, а вот круглый должен быть диаметром не менее 50 мм.

Как самому подключить ДХО так, чтобы они загорались с включением зажигания, но не горели при включенных фарах?

Предложим пару простейших решений. В случае маломощных ДХО можно обойтись всего одним диодом (см. схему 1). Для более сильноточных фонарей обратите внимание на схему 2: вам потребуется всего одно добавочное автомобильное реле с нормально замкнутыми контактами. В любом случае задача умельца – найти в бортовой сети провод, на который подается питание при включении зажигания, и еще один, идущий к лампочке габаритов или ближнего света. Если же вы приобрели изделие с электронным блоком, понадобится лишь сделать отвод от лампочки. А оставшиеся два провода подсоедините прямо к клеммам батареи. Не перепутайте полярность – она указана в инструкции.

1



2

На правах рекламы

LED Daytime Running Light NIUDI ND-06

Происхождение: Китай

Ориентировочная цена	1990 руб.
Количество светодиодов	5
Потребляемый ток	600 мА
Сила света	140 кд
Размеры рассеивателя	220 × 30 мм

Здесь предусмотрена возможность автоотключения при включенных габаритных огнях, однако в обозначении цвета проводов присутствует неоднозначность. Есть герметичные разъемы. Увы, свет слаб, и даже полуторный запас по площади свечения не спасает дела. Крепление пластиковых фонарей – на уголках.

DRL Tiger Narva

Происхождение: Китай

Ориентировочная цена	2900 руб.
Количество светодиодов	4
Потребляемый ток	470 мА
Сила света	533 кд
Размеры рассеивателя	125 × 25 мм

Входящий в комплект ЭБУ реализует автоматическое включение при напряжении выше 13,7 В (это позволяет подключаться прямо к АКБ) и отключение при включении габаритов. Яркость соответствует нормам, площадь тоже. Крепление алюминиевых фонарей – на кронштейнах с защелками.

STARLED AL-WL9B

Происхождение: неизвестно

Ориентировочная цена	3000 руб.
Количество светодиодов	9
Потребляемый ток	1280 мА
Сила света	554 кд
Размеры рассеивателя	Ø 37 мм

Проекторная оптическая система и мощные светодиоды в алюминиевом корпусе помогли выполнить требования по яркости фонарей, но площадь светящейся поверхности маловата. Крепление – на кронштейне (под любым углом) либо тыльным болтом.

OSRAM LED LIGHT@DAY

Происхождение: Румыния

Ориентировочная цена	5500 руб.
Количество светодиодов	2*
Потребляемый ток	1170 мА
Сила света	640 кд
Размеры рассеивателя	160 × 30 мм

**Со световодом.*

Прилагаемый ЭБУ позволяет реализовать как полное отключение при включенных габаритках, так и уменьшение яркости. Алюминиевые ДХО автоматически включаются при напряжении выше 13,6 В. Герметичные разъемы, предохранитель. Крепление – на кронштейнах с защелками.

● Какой корпус лучше – металлический или пластмассовый?
Корпуса ДХО изготавливают либо из алюминиевого сплава, либо из пластика. Так что ржаветь не будут. Но есть одна тонкость: светодиоды хоть и обладают высоким КПД, но греются довольно сильно, а перегрев резко сокращает срок службы. Стало быть, нужен хороший теплоотвод, а не «термос» с пластиковой оболочкой. Конечно, если потребляемый ток невелик – скажем, десятки миллиампер, – то рассеивать практически нечего. Но по-настоящему яркие ДХО потребляют уже многие сотни миллиампер, поэтому для них пластиковый кожух неприемлем. Впрочем, изготовители знают об этом. И если уж предлагают пластик, значит, нечего рассчитывать на силу света, соответствующую ГОСТу. Скорее всего, это просто красивая побрякушка с огоньками.

Все дружно обещают повышенную безопасность на дорогах и энергосбережение (последнее – чистая правда). При этом чем меньше вклад в безопасность, тем больше экономия – не только энергии, но и денег. Ничего удивительного: слабенькие светодиоды дешевы и почти не едят электричества. Не ослепленные светом (часто весьма тусклым) глаза буквально разбегаются, но ясно: подобрать фонарь, наиболее подходящий по дизайну и способу крепления, удастся на любой автомобиль.

В общем, набралась дюжина изделий, как фирменных, так и no name. Последнее – в буквальном смысле: ни производитель, ни страна происхождения себя не афишировали. Зато многие громко заявляют о полном соответствии требованиям ECE R48. Но тут есть одна хитрость: упомянутые правила ЕС (и соответствующий им ГОСТ Р 41.48-2004) относятся к установке этих фонарей, но не к ним самим. А вот требования к ДХО изложены в другом документе: ECE R87 (ГОСТ Р 41.87-99). Именно в нем сказано, насколько ярко и куда должны светить правильные фонарики, каков должен быть цвет их свечения и площадь видимой поверхности.

Именно на этих требованиях и спотыкается большинство производителей дешевых ДХО. Обеспечить силу света каждого фонаря в пределах 400–800 кд могут лишь весьма мощные и дорогие светодиоды. Проще с суммарной видимой светящейся поверхностью, которая должна быть не меньше 40 см². Но, видимо, авторы ряда изделий не придают значения такой «мелочи» – все равно ведь их фонарики тусклые, а где одно нарушение, там и два...

Изделия расположены в порядке возрастания их стоимости. ЗР

В МАГАЗИНЕ РЕАЛЬНУЮ ЯРКОСТЬ ДХО ВЫ НЕ ПРОВЕРИТЕ. ВЫБИРАЙТЕ ФОНАРИ В МЕТАЛЛИЧЕСКОМ КОРПУСЕ: МОЩНЫЕ СВЕТОДИОДЫ СТАВЯТ ТОЛЬКО В ТАКИЕ.

Philips LED DayLight8

Происхождение — Тайвань

Ориентировочная цена	7000 руб.
Количество светодиодов	8
Потребляемый ток	1060 мА
Сила света	566 кд
Размеры рассеивателя	160 × 18 мм

Добротное изделие в алюминиевых корпусах автоматически включается при повышении напряжения в бортсети свыше 13,5 В. Реализовано автоматическое отключение либо снижение яркости при включенных габаритках. Крепление – на защелках к кронштейну и на двух саморезах. Эх, быть бы этим фонарям подешевле...

HELLA LEDayFlex 8

Происхождение — Тайвань

Ориентировочная цена	13 380 руб.
Количество светодиодов	8 (в восьми отдельных корпусах)
Потребляемый ток	1000 мА
Сила света	690 кд
Размеры рассеивателя	Ø 30 мм

Здесь ЭБУ реализует лишь отключение при работающих габаритках, подключать же его нужно к клемме зажигания, а не батареи. Внимание: черный провод – это... плюс! В дорогом комплекте нет ни кронштейнов, ни кабеля для подключения к бортсети. Яркость алюминиевых фонариков и суммарная площадь свечения в норме. Если есть умелые руки, можно собрать из фонариков какой-нибудь рисунок, но с установкой придется повозиться.

● Не придерутся ли к самостоятельно установленным ДХО инспекторы ГИБДД?

Вопрос непростой. С одной стороны, в ПДД прямо говорится о недопустимости езды с ДХО вместо ближнего света фар. В другом документе – регламенте – столь же прямо запрещено вносить любые изменения в светотехнику автомобиля. Но мы же не заменяем стандартные фары чем-то иным, лишь добавляем новый набор. В общем, ситуация неоднозначная.

● Куда и как правильно крепить ДХО?

На сей счет есть четкие нормы в ГОСТ Р 41.48-2004, в соответствии с ними и придется выбирать место. Скорее всего, устанавливать будете в бампере или в пазах решетки радиатора. Разные ДХО и крепятся по-разному, поэтому сначала прикиньте, где их удастся разместить.

Итак, наружный край ДХО следует расположить не далее 400 мм от края автомобиля, а между внутренними краями двух ДХО должно остаться минимум 600 мм (400 мм, если ширина вашей машины менее 1300 мм). Высота установки ДХО над грунтом задана весьма свободно: от 250 до 1500 мм, то есть можно и на капот прикрутить. Но не у ветрового стекла – не должно быть видимых отражений от того же капота!

● Как измерить силу света?

Для точного измерения силы света требуется специальное и довольно дорогое оборудование. Но приблизительно оценить ее можно и с помощью обычного люксметра. Для этого нужно измерить освещенность поверхности на определенном расстоянии от источника света известной силы и затем повторить то же для испытуемых приборов. Эта освещенность пропорциональна силе света. В нашем случае такой подход оправдан: все ДХО разделились на две группы: в одной сила света с запасом соответствует ГОСТу, в другой с еще большим «запасом» до него недотягивает.

На правах рекламы

ПРОВЕРЕННЫЙ АНТИФРИЗ ЗАПРАВЛЯЕТСЯ НА КОНВЕЙЕРЕ

Антифризы CoolStream*
ЗАПРАВЛЯЮТСЯ
НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ:

Системы менеджмента компании ТЕХНОФОРМ сертифицированы по международным стандартам ISO/TS 16949, ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 и OHSAS 18001:2007

CoolStream®
№1* НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ

*[КулСтрим]

ЕСТЬ КОНТАКТ!

Определиться с выбором типа зимних шин поможет **Сергей Мишин**.

То, что шина должна крепко держать дорогу, сомнений не вызывает. Летом еще ничего, а вот зимой покрытие переменчиво – то снег, то лед, то сухой асфальт... Да еще производители, как назло, загоняют в тупик богатством выбора: кроме шипованных предлагают так называемые фрикционные, к тому же двух типов – скандинавские и европейские. С ума сойти можно!

ПРОСТЫЕ ИСТИНЫ

Речь не о конкретных моделях, их мы сравниваем в традиционных тестах. Текущая задача – выявить недостатки и преимущества каждой из групп зимних покрышек. В наличии плюсов никто не сомневается. Не будь их, худший тип пропал бы с прилавков сам собой – кому охота ездить на барахле, да еще зимой!

Главное – правильно оценить предстоящие условия эксплуатации. К сожалению, более-менее стабильная погода сохраняется лишь на Северном полюсе да на Южном, но там простым автомобилистам делать нечего. А у нас что ни день, то свое время года. Менять колеса при каждом выезде никто, разумеется, не станет – приходится ориентироваться на некое среднее арифметическое.

ТОРГОВЫЙ РЯД

Проще всего отличить шины шипованные – по наличию «гвоздиков» в протекторе. Порой на «диких» рынках встречаются покрышки, предназначенные для ошиповки (иногда даже с отверстиями), но без шипов. Некоторые называют их нешипованными, но это заблуждение.

Фрикционные, они же нешипуемые, предназначены для «белых» (заснеженных и обледенелых) дорог. Специалисты называют такие скандинавскими или нордическими, а народ именует «липучками».

Третья группа представляет собой еще один тип фрикционных шин – среднеевропейский, рассчитанный на относительно теплые европейские зимы и ориентированный в первую очередь на «черные» (асфальтовые) дороги, а потому и на более высокие скорости.

Различить два последних типа на глаз не так просто (особенности рисунка протектора и твердость резиновой смеси приведены в первой таблице) – в каждом конкретном случае лучше проконсультироваться у квалифицированных продавцов.

a-mega BATTERIES

megatex

Произведено ООО «Мегатекс» (Украина)

...еще больше энергии для Вашего автомобиля

A-Mega Premium

MEGATEX QUALITY 7

Срок службы до 7 лет*
Гарантия 36 месяцев для аккумуляторов легковой группы, **24 месяца** для аккумуляторов грузовой группы
• Лучший выбор для всех автомобилей **с высоким энергопотреблением**
• Рекомендуется для автомобилей бизнес-класса

A-Mega Ultra

MEGATEX QUALITY 7+

Срок службы до 7 лет*
Гарантия 42 месяца
Идеальный выбор для всех видов автомобилей
+ Повышенные токи и емкость
+ Используется двойная крышка K2
+ Использование в экстремальных условиях

A-Mega Asia

MEGATEX QUALITY 7

Срок службы до 7 лет*
Гарантия 24 месяца
- Лучший выбор для всех азиатских автомобилей с **высоким энергопотреблением**

A-Mega Special

MEGATEX QUALITY 5

Срок службы до 5 лет*
Гарантия 30 месяцев для аккумуляторов легковой группы, **24 месяца** для аккумуляторов грузовой группы
• Отличный выбор для всех автомобилей с **повышенным энергопотреблением**
• Лучшее соотношение **Цена / Качество**

Преимущества **Инновационной гибридной технологии Ca+** с применением бивалентных металлов:
- уникальная виброустойчивость на любых дорогах
- низкий расход воды благодаря использованию электролита повышенной чистоты (согласно Европейским нормам, потребление воды – не более 6 г/Ач, результат теста батарей «A-MEGA» – 0,3-0,5 г/Ач)
- высокая устойчивость к глубоким разрядам

Реклама

*При соблюдении Правил эксплуатации, указанных в гарантийном талоне

ОСНОВНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ РАССМАТРИВАЕМЫХ ТИПОВ ШИН

	Шипованные	Скандинавские	Среднеевропейские	Всесезонные
Назначение и особенности	зима; обледенелые и заснеженные дороги	холодная зима; заснеженные и обледенелые дороги; не повреждают асфальтовое покрытие	теплая, сырая зима; высокие сцепные свойства на мокром асфальте и сопротивление слэшпленингу; допустима кратковременная эксплуатация на заснеженном и обледенелом асфальте	теплая, сырая зима и нежаркое лето; сочетание удовлетворительных сцепных свойств на сухом/мокром асфальте с весьма скромными зимними характеристиками; допустима кратковременная эксплуатация на заснеженном покрытии
Особенности протектора	наличие шипов, а в протекторе – отводящих канавок, в шашках – ламелей (мелкие разрезы)	очень мягкая резина, большое количество ламелей, небольших отводящих канавок	крупные водо- и снегоотводящие продольные и поперечные канавки, ламели	относительно небольшое количество водоотводящих канавок и ламелей
Твердость резины, ед. по Шору	55–60	50–55	60–65	60–65

ХАРАКТЕРИСТИКИ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ ШИН

	Шипованные	Скандинавские	Среднеевропейские	Всесезонные
Проходимость в глубоком снегу	отлично или хорошо	отлично	посредственно	плохо
Сцепление на заснеженных дорогах	отлично или хорошо	отлично или хорошо	хорошо или посредственно	плохо
Сцепление на укатанном снегу	отлично или хорошо	хорошо	посредственно	плохо
Сцепление на промороженном льду (–15 °С и ниже)	хорошо или посредственно	отлично	посредственно или плохо	плохо
Выезд из обледенелой колеи	отлично	хорошо	посредственно или плохо	очень плохо
Сцепление на талом льду	хорошо	посредственно	плохо	очень плохо
Поведение на мокрой снежной каше	хорошо или посредственно	хорошо или посредственно	отлично или хорошо	плохо
Сцепление на сухом и мокром асфальте	посредственно	хорошо или посредственно	хорошо	хорошо
Уровень шума	посредственно	хорошо	отлично	отлично

Примечание. *Оценки основаны на результатах собственных тестов ЗР за полтора десятка лет. Мы использовали усредненные показатели покрышек каждого из типов (у отдельных моделей они могут значительно отличаться), не зацикливаясь на конкретных брендах и моделях.*

ПРИМЕРЫ ШИН РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ

Тип шин	Рисунок протектора	Типичные представители
Шипованные	асимметричный	Continental ContiIceContact
	направленный	Gislaved NordFrost 5 Michelin X-Ice North 2 Nokian Hakkapeliitta 7
	симметричный	Bridgestone WT-14 Kumho I'ZEN Stud KW11
Скандинавские	асимметричный	Continental ContiVikingContact 5
	направленный	Bridgestone Blizzak WS60 Michelin X-Ice 2 Nokian Hakkapeliitta R
	симметричный	Goodyear Ice Navi Zea Toyo Garit G4
Средне-европейские	асимметричный	Matador Nordicca Michelin Pilot Alpin Pirelli Winter Sottozero
	направленный	Michelin Alpin PA3 Goodyear UltraGrip 7
	симметричный	Pirelli Scorpion Ice & Snow
Всесезонные	асимметричный	Hankook Optimo 4S Vredestein Quatrac 3
	направленный	Goodyear Vector 4Seasons Pirelli P 2500 Euro 4S Maxxis All Season
	симметричный	Cordiant All Terrain Yokohama Y354

Всесезонные шины – плод множества компромиссов. Как говорится, ни богу свечка, ни черту кочерга. Хотя и у них есть своя сфера использования.

ПО НАУКЕ

Увы, идеальных покрышек на все случаи жизни пока не придумали. Значит, чем-то жертвовать при покупке придется.

Для начала прикиньте, по каким дорогам (хорошо очищенным, заснеженным, обледенелым и т. д.) вам приходится ездить наиболее часто, либо сориентируйтесь на те условия, которые представляют для вас наибольшую опасность. Будьте готовы поступиться второстепенными характеристиками – «шиповки», например, громко шумят.

Для автомобилей без антиблокировочной системы рекомендуем предпочесть шипованные шины, поскольку при заблокированных колесах (на льду такое случается частенько) шипы цепляются за лед лучше, чем кромки резины мягких «липучек».

Зимние шины, в отличие от летних, лучше выбирать более узкие – естественно, из тех размеров, что рекомендует завод-изготовитель вашего автомобиля. Зимой важно иметь более высокое удельное давление на дорогу в пятне контакта – в таком случае шины наиболее эффективны на укатанном снегу, на льду и – особенно! – на снежной каше и в лужах.

Исключение составляет проходимость в глубоком снегу: здесь предпочтительнее более широкие шины. ЗР

Белое сквозь черное

Каждая капля водки «Беленькая»
проходит через 13 метров
безжалостного угольного фильтра

КАЧЕСТВО ВЫШЕ ГОСТа

СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА ВОДКИ «БЕЛЕНЬКАЯ»

НАИМЕНОВАНИЕ ПРИМЕСИ	ГОСТ Р 51355-99 не более	водка «Беленькая» не более
Массовая концентрация сивушного масла (мг/дм³)	5,0	1,6
Массовая концентрация уксусного альдегида (мг/дм³)	3,0	2,5
Массовая концентрация сложных эфиров (мг/дм³)	5,0	0,5

www.belenkaya.ru

* Содержание примесей указано в пересчете на безводный спирт в водке «Беленькая» Люкс

РЕКЛАМА

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Трение в автомобиле – друг или враг? Рассуждают **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

ТРИ В КОРЕНЬ

Источник знаний, как известно, – книга, вот она нам и поможет. Берем увесистую автомобильную энциклопедию и закладываем между ее листами страницы журнала – насколько хватит терпения. А теперь хватаем журнал за корешок... и спокойно поднимаем вместе с ним книгу, которая даже не думает падать! Удерживает ее как раз трение – о нем и поговорим.

В автомобиле силы трения разбились на две команды: одна мешает ему двигаться, другая же активно помогает. Чем меньше, к примеру, трение поршневых колец о стенки цилиндров, шариков об обоймы или зубьев шестеренок друг о друга – тем, понятное дело, лучше. И шума меньше, и нагрев не такой сильный, и топливо экономится. Но попробуйте представить себе диски сцепления, избавленные от трения: с ними машина вообще не тронется с места! То же относится к покрышкам: не будь трения шин об асфальт, автомобиль беспомощно соскользнул бы под горку до ближайшего препятствия (в гололед так и бывает).

Мотор мотором, но для движения машине нужна именно сила трения, приложенная к колесам со стороны дороги. Трение это пропорционально силе давления одной поверхности на другую. А коэффициент пропорциональности зависит от материала поверхностей и их обработки (степени шероховатости), – не зря шинных дел мастера постоянно разрабатывают новые рецептуры резиновой смеси. Сегодня типичный тормозной путь – около 40 м (порой и тридцать), а старенькие авто проползали до полной остановки метров пятьдесят-шестьдесят и даже более. Скажем сразу, что это трение столь же важно и для разгонной динамики.

А как лучше тормозить (разгоняться) – юзом или без проскальзывания колес? В обычных случаях предпочтительнее второе: известно, что трение покоя немного больше трения скольжения. Это одна из причин появления системы ограничения тяги и антиблокировочной системы. Вторая причина в том, что, как только трение скольжения возникает в одном направлении, оно полностью исчезает в другом – и машина становится неуправляемой: когда колеса идут юзом, поворот руля на них уже не влияет. Кстати, нагруженный автомобиль на размытой дороге буксует меньше пустого. Помогает выбраться порой и дополнительная загрузка ведущих колес.

А вот дрэгстеры, показывающие чудеса разгона, напротив, стартуют в клубах дыма от беспомощно, казалось бы, шлифующих асфальт колес. Хитрость в том, что от сильного нагрева часть резины мгновенно прикипает к асфальту и мы имеем дело уже с трением резины по резине. А здесь коэффициент куда больше!

Еще один случай, когда трение помогает автомобилисту, – использование лебедки, трос от которой некуда зацепить. Однако если можно обернуть его вокруг дерева или столба, то даже узел завязывать не придется: свободный конец легко удержит и ребенок. А если длины хватит на пару оборотов, то и стараний ребенка не нужно: чем сильнее будет сопротивляться автомобиль, выбираясь из болота, тем больше будет давление троса на столб и тем сильнее трение между ними. Да так не то что машину – корабль удержать можно. Когда-то об этом написал Жюль Верн в романе «Матиас Шандор». Там силач сумел удержать корабль. Хотя на самом деле хватило бы и хрупкой девушки – ей помогло бы трение.

Еще пара примеров полезного и вредного трения – в салоне автомобиля. То, которое между пятой точкой и сиденьем, безусловно, полезно. А возникающее между ремнем безопасности и одеждой – вредно: оно мешает катушке выбрать слабину и ослабляет эффективность ремня. Здесь на помощь приходят пиротехнические преднатяжители, преодолевающие это трение. Они нужны при наличии эйрбегов – иначе даже небольшой слабины хватит, чтобы крепко разбиться о сработавшую подушку.

Тормозные колодки однозначно голосуют за трение: без него они бессильны. Правда, где трение, там и сумасшедший нагрев, который откровенно мешает, – но куда деваться? Болты с гайками также за трение: без него они просто не усидели бы на месте. Правда, при откручивании приржавевших соединений думаешь совсем наоборот...

Получается, автомобилю от трения куда больше пользы, чем вреда. Но все же приятно помечтать о машине, которая, двигаясь по инерции, вообще не потребляет бензин. ЗР

Один из крупнейших отечественных производителей шин стартовал со своей новинкой загодя – зимнюю модель «Кордиант-Винтер Спорт» показали экспертам за полгода до наступления холодов. Хорошенько поколесить удалось **Сергею Баландюку**.

ПАДАЛ ПРОШЛОГОДНИЙ СНЕГ

В разгар весны найти надежный зимний трек нелегко. За прошлогодним снегом пришлось отправиться на север Швеции, к самой кромке Северного полярного круга. Деревенька с пейзанским названием Арьяплуг. Когда-то это был поселок шахтеров-полярников, работников серебряных копей. С истощением жилы он исчез бы в снегах, если бы не изобилие небольших озер вокруг, большую часть года представляющих собой толщу льда. Им быстро нашлось применение в качестве отменных испытательных полигонов. Одна из таких площадок была отдана на растерзание нам и покрышкам «Кордиант».

«Трешка» БМВ красиво метет хвостом, выбрасывая из-под колес обильные снежные каскады с энергией роторного снегоуборщика. Зрелищно, но результат скромен. Затяжные фазы заносов, вялые отклики на стабилизирующие действия. Прозевал разрытую до льда колею – позорный разворот неизбежен. Тут и полный привод не всегда поможет. Да, баварская «классика» и скользкие проплешины – с трудом совместимые вещи. Особенно в неопытных руках. Причем как на «Кордианте», так и на шинах «Континенталь-КонтиВикингКонтакт», выбранных в качестве базы для сравнения. А вот переднеприводный «Вольво-S60», обутый в «Винтер Спорт», ведет себя куда лучше: идет надежно, с запасом. По-вольвовски правильно, мягко, без баловства. И здесь отсутствие шипов совсем не мешало даже на ледовых проплешинах. Неплохо для бюджетного класса. ЗР

На правах рекламы

3:0 уверенная победа над геморроем

способствует устранению боли и воспаления

выпускается в форме суппозиториев и мази

оказывает заживляющее и подсушивающее действие

Проктозан®
Верните себе комфорт

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

НИЖФАРМ www.stada.ru STADA

ДУНУТЬ И ПЛЮНУТЬ

Пить за рулем, конечно же, не следует. Удобнее это делать сбоку от руля.
Народный юмор

Докатились: один занят, другой не хочет, третьему завтра на полигон… Главному редактору лично пришлось сделать два круга по всем кабинетам в поисках добровольцев для испытаний алкотестеров в реальных условиях. Комментируют абсолютно трезвые наблюдатели – Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Копеечные электронные алкотестеры – это игрушки. А те, которые не игрушки, – уже совсем не копеечные. Однако можно обойтись и без электроники: указать на степень опьянения способны не только цифры на табло, но и цвет индикатора, будь то трубочка или полоска. Метод испытания простой: дунуть или, извините, плюнуть. Именно такие изделия мы и решили испытать на зарулевских организмах.

Заметим, что тему породило не только любопытство типа «работает или нет?». Многих всерьез интересовало, стоит ли утром садиться за руль, если чувствуешь себя нормально, но знаешь, что вчера крепко поддал. Покупать для этого дорогой прибор неохота, а вот трубочки или бумажки по карману любому. Таких изделий набралось пять, а шестым взяли цифровой профессиональный алкотестер высокой точности.

Мерилом истины выступил профессиональный цифровой алкотестер высокой точности AlcoHunter, он же анализатор алкоголя Hunter Professional. Приборчик понравился, хотя проверяли его с пристрастием. Абсолютно трезвому он уверенно показывает нули, но после первой же стопочки просыпается. Если не жалко 6000 рублей и сменных батареек, то – пожалуйста.

Проверка сложностей не вызвала. После первых 50 г и получасовой паузы провели начальные замеры: получилось 0,2 и 0,22 промилле. Все изделия, кроме «АЛКОТЕСТ-ФакторМ», отреагировали на это позеленением. Аутсайдер, таким образом, определился сразу. Последний вечерний замер выдал 1,08 и 2,11 промилле – даже упрямые полоски при этом все же изменили цвет. А наутро выяснилось, что остаточная доза составила 0,19 и 0, 40 промилле: нет, коллеги, за руль вам сегодня нельзя.

Особого мнения снова придерживался «АЛКОТЕСТ-ФакторМ»: езжайте, мол, куда хотите. Тех, кого

Смотрите на iPad:
дышим в трубочку

MAXIM
КУРЕНИЕ УБИВАЕТ
Maxim Premium*
ЗАЯВИ О СЕБЕ БЕЗ СЛОВ
*МАКСИМ ПРЕМИУМ
Реклама. Товар произведен в соответствии с Техническим Регламентом на табачную продукцию.
МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

За дело берется Сергей Клочков – испытатель с огромным стажем.

Рабочий день в редакции ненормированный. Очередное задание испытателям – оценка свойств жидкости William Lawson's. Объем испытаний – один литр, на часах – 18:00. Время пошло: утром контрольные замеры…

Кирилл Милешкин успешно перенимает опыт старшего коллеги.

«АЛКО-СКРИН»	
Полоска индикаторная для качественного и полуколичественного определения алкоголя в слюне	
Заявленный изготовитель	ООО «Мед-Экспресс-Диагностика», Москва
Срок годности	2 года
Примерная стоимость, руб.	360 (в комплекте 20 штук)
Сделано классно: даже с мешочками силикагеля внутри! На начальные промилле полоски откликаются уверенным позеленением. Упаковки не боятся механических воздействий и могут валяться хоть в кармане, хоть в перчаточно-вещевом ящике. Правда, тестовую полоску не вполне удобно вытаскивать, но это скорее придирка, чем серьезное замечание. В общем, рекомендуем.	

«КОНТРОЛЬ ТРЕЗВОСТИ»	
Набор трубок индикаторных одноразовых для контроля трезвости по выдыхаемому воздуху	
Заявленный изготовитель	ОАО «Уральский завод химических реактивов», Верхняя Пышма, Свердловская область
Срок годности	гарантия 2 года
Примерная стоимость, руб.	270 (в комплекте 10 штук)
Трубочки охотно откликнулись позеленением как на первые 50 граммов виски, так и утром следующего дня. Мешок для воздуха, призванный ограничить объем тестируемого выдоха, оказался слаб и вскоре треснул по шву! То же относится к боковой металлической вставке для обламывания трубок: уже на втором замере она утратила контроль над собой и куда-то выпала. Кстати, стеклянные трубочки небезопасны: крошки будут, кто-то начнет дуть без мундштука… В общем, недоделанное изделие.	

АЛКОТЕСТЕР ИПАБ АТ-003	
Индикатор паров алкоголя бытовой	
Заявленный изготовитель	ЗАО «Ювента», Санкт-Петербург
Срок годности	18 месяцев
Примерная стоимость, руб.	80 (в комплекте 2 штуки)
Примитивнейшее, казалось бы, изделие не подвело, почуяв алкоголь наравне с электронным экзаменатором. Стеклянная трубочка с чувствительным реагентом находится внутри безопасной пластиковой «подруги», которую перед продувкой нужно согнуть. Недостаток очевиден: всего два тестера в упаковке – маловато. И, кстати, получается дорого!	

Здесь не как в светофоре, а наоборот: на желтый ехать можно, а вот на зеленый – только пассажиром.

интересуют подробности испытаний, приглашаем изучить фоторяд. А напоследок добавим, что коллеги-испытатели подходили к нам в течение дня и честно проверяли, сколько промилле покажет наш приборчик. За руль до позднего вечера так никто и не полез.

За это им отдельный респект. Гонор есть у всех, а вот уважение к своей профессии, равно как и к окружающим, встречается куда реже. ЗР

«АЛКОСЕНСОР»	
Тест-полоски	
Заявленный изготовитель	ООО «Биосенсор АН», Черноголовка, Московская область
Срок годности	до 08.2013 (куплено в августе 2012 года)
Примерная стоимость, руб.	250 (в комплекте 25 штук)
Приняв цвет зеленого змия, полоски доказали свой профессионализм. Возможно, плоские упаковки, как у «Алко-Скрина», удобнее для хранения, но и герметичный пластмассовый футлярчик неприязни не вызвал. В общем, можно пользоваться.	

«АЛКОТЕСТ-ФакторМ»	
Полоска индикаторная для качественного и полуколичественного определения алкоголя в слюне	
Заявленный изготовитель	ООО «ФАКТОР-МЕД», Москва
Срок годности	гарантия до 10.2013 (куплено в августе 2012 года)
Примерная стоимость, руб.	240 (в комплекте 25 штук)
Вроде бы это двойник «Алкосенсора»: аналогичная упаковка, почти такие же тестовые полоски... Но оказалось, что деньги выброшены зря: изделие единственное из всех отказалось реагировать даже на 0,4 промилле! Лишь когда бутылка опустела, полоски нехотя согласились перекраситься. Итог: явный незачет!	

На правах рекламы

Рекомендовано для работы в тормозной системе оборудованной ABS

ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ

EURO DOT 4

SUPER DOT 4

ABS BRAKE FLUID EURO DOT 4 SINTEC

NEW BRAKE FLUID SUPER DOT 4 SINTEC

УЛУЧШЕНИЕ ТОРМОЗНОГО ПУТИ 30%

УВЕЛИЧЕННЫЙ СРОК СЛУЖБЫ 50%

БЕЗОПАСНОСТЬ

www.obninskorgsintez.ru

ЖИДКОСТЬ ДЛЯ АКП

Синтетическая трансмиссионная жидкость GT ATF TIV Multi Vehicle произведена в Южной Корее. Она обладает хорошими антифрикционными свойствами при высоких и низких температурах, эффективно подавляет коррозию, лако- и нагарообразование, защищает детали автоматической коробки передач от износа.

Новинку отличает универсальность. Вот перечень спецификаций, которым она соответствует. GM Dexron II, III, VI; Subaru ATF, ATF-HP; Nissan/Infiniti Matic D, J, K, S; Mitsubishi Diamond SP-II, III; Toyota/Lexus Type T, T-III, T-IV, WS; Honda/Acura ATF-Z1 (кроме CVT); Hyundai/Kia SP-II, III, IV, SPH-IV; Allison C4 и TES-389; Mercedes-Benz NAG1; Volkswagen TL52162.

Стоит литровая упаковка около **280 руб.**, а четырехлитровая банка – чуть больше **1000 руб.**

ДВУХСИСТЕМНЫЙ НАВИГАТОР

Главная особенность навигатора Treelogic TL-5018 BGF AV Glonass 4Gb – он умеет работать со спутниками сразу двух навигационных систем: GPS и ГЛОНАСС. Это повышает точность определения координат, особенно в плотной городской застройке. Сама же программа – хорошо зарекомендовавший себя «Навител Навигатор Автоверсия 5.0». Встроенный модуль «блютус» позволяет использовать прибор и как спикерфон, и как модем для выхода в Интернет через подключенный смартфон. А это значит, что «пробочный» сервис у вас всегда под рукой. FM-трансмиттер воспроизводит голосовые подсказки или записанные звуковые файлы через штатную магнитолу автомобиля. А на пятидюймовый экран устройства можно вывести также сигнал от видеокамеры заднего вида.

Встроенный аккумулятор рассчитан на работу прибора вне автомобиля на протяжении пяти часов. Ну а станет совсем скучно в глухой пробке – вас развлекут несколько встроенных игр. Всё вышеперечисленное стоит примерно **4100 руб.**

КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ

Компания NGK Spark Plug Europe решила расширить ассортимент и теперь кроме свечей производит катушки зажигания. Предлагаемая гамма состоит из 350 типов, среди которых как классические, так и современные, интегрированные в колпачок свечи. Есть в каталоге также модули зажигания для разных автомобилей, так называемые рейки с катушками сразу для всех свечей. В общем, эти 350 типов покрывают 92% потребностей всего европейского рынка.

Подбор нужного изделия облегчат новые каталоги, брошюры и интернет-портал компании.

ВЕНТИЛЯТОР КОНДИЦИОНЕРА

Вентилятор кондиционера (1118-8112010-10, LFAC 0118) от фирмы LUZAR в сборе с кожухом предназначен для «Лады-Калина» и «Приора», укомплектованных климатической установкой «Панасоник». Этот вентилятор первым встречает дождь, грязь, соль, снег, дорожные реагенты. Поэтому особое внимание уделено надежной герметизации изделия. Это позволило гарантировать работу вентилятора на протяжении двух лет или 125 000 км пробега. Новинка доступна: ее цена около **1330 руб.**

РАДАР-ДЕТЕКТОР ПЛЮС GPS

Радар-детектор Inspector RD X2 Gamma не просто ловит сигналы полицейских радаров, лазеров и камер видеофиксации, но и знает их расположение, занесенное в его память. А место, где вы едете, прибору помогает определить встроенный модуль GPS. Теперь есть надежда, что вы вовремя получите сообщение о засаде: если не по базе данных, то по пойманному лучу. Кстати, можно одним нажатием кнопки добавить «неприятное» место в память. А саму базу – регулярно обновлять через Интернет (камеры видеофиксации нынче бурно размножаются).

Еще одна особенность прибора он измеряет реальную скорость и выдает предупреждения о ее превышении на заданную величину. Стоит новинка около **8000 руб.**

ПРЕДПУСКОВОЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ

Немецкая фирма Webasto выпустила предпусковой подогреватель Thermo Top Evo для легковых и легких коммерческих автомобилей. Он намного компактнее предшественников (это немаловажно при плотной компоновке подкапотного пространства), а процесс разогрева ускорен без повышения расхода топлива. При любых условиях аппетит новинки не превышает 0,7 л/ч. Кроме того, российское исполнение отличается измененным алгоритмом отключения по пониженному напряжению и специальной комплектацией, максимально учитывающей особенности работы отечественных установщиков.

В отопительном сезоне 2012 года в России будут продавать базовую модель Evo 5 тепловой мощностью 5 кВт по цене около **42 000 руб.**

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ

Приятная новость для владельцев большегрузных автомобилей: теперь они смогут приобрести каучуковые щетки ECO компании Bosch длиной 700 мм. Эти дворники подходят для грузовиков MAN, «Мерседес-Бенц», «Скания».

Надежная конструкция стеклоочистителей ECO с увеличенными, как в каркасных щетках TWIN, аэродинамическими отверстиями улучшает прижим и очистку стекла на любой скорости. Металлические элементы каркаса оцинкованы и покрыты лаком, защищающим от коррозии. Во всех щетках Bosch используются универсальные адаптеры Quick Clip различных размеров для крепления дворников на автомобили всех типов.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

С осени крупный североамериканский производитель автокомпонентов AWM Group LLC предлагает российскому рынку высокотехнологичные искровые свечи зажигания AWM с медными, платиновыми и иридиевыми электродами. Они, по заявлению производителя, обеспечивают стабильное искрообразование при любых погодных условиях, надежный пуск при неполной зарядке аккумулятора, экономию топлива, предотвращают прикипание к резьбе в головке блока цилиндров после длительной эксплуатации. Свечи зажигания AWM особенно подходят для городского режима движения.

ВОЗДУШНЫЕ И ТОПЛИВНЫЕ ФИЛЬТРЫ

Новые воздушные и топливные фильтры AWM сделаны с учетом последних разработок в этой области. Их фильтрующие элементы обладают повышенной емкостью, для проклейки использованы новейшие композиции смол, а эластомеры последнего поколения гарантируют полную герметичность фильтров в местах их посадки на протяжении всего срока службы. При этом фильтры AWM недороги: например, воздушный фильтр для «Форда-Фокус» стоит всего около **170 руб.**

На правах рекламы

DELPHI

Innovation for the Real World

Высокое качество.
Скрытое внутри.

Компании могут выглядеть похожими, важно то, что внутри. Delphi является партнером 25 крупнейших автопроизводителей и знает автомобили Volkswagen, Peugeot или Renault-Nissan, мы знаем все об их устройстве и применяем знания, опыт и стандарты автопроизводителей к запасным частям для вторичного рынка. Мы также предоставляем лидирующие диагностические приборы, разработанные по стандартам автопроизводителей, и тренинги для того, чтобы заинтересовать покупателей. Компания Delphi использует более чем 100-летний опыт поставщика оригинальных запчастей и производит детали, с которыми автомобиль создан.
Узнайте, чем Delphi отличается от других.

ТО, ЧТО ОТЛИЧАЕТ DELPHI, НАХОДИТСЯ ВНУТРИ

Delphi Automotive // **Автомобильная электроника** Предложение Delphi по топливным насосам составляет 50% рынка, насосы Delphi обеспечивают быстродействие для быстрого запуска двигателя. Плюс, запасные части Delphi по эмиссии, зажиганию и деталям обеспечивают точные показатели работы и соответствуют строгим требованиям к уровню выбросов. **Детали подвески** Детали подвески, сцепления, тормозные системы Delphi проходят проверку на два миллиона циклов срабатывания и производятся с соответствием до микрона и испытаны по требованиям ZF52 % на безопасность и надежность. **Кондиционирование** Климатические системы Delphi разработаны для обеспечения высокого уровня комфорта, сниженного шума и экономичности в расходе топлива. **Дизель** Дизельные системы Delphi, допускающие использование давления 2000 бар, обеспечивают точное топливодозирование для уменьшения токсичности. **Диагностика** Автомастерские имеют широкий выбор из 76 устройств диагностики для применения при диагностике легковых и грузовых автомобилей.

delphi.com/am

Детали, с которыми автомобиль создан

© 2011 Delphi Automotive Systems LLC. All rights reserved.

МАСТЕРУ НА ЗАМЕТКУ

Подобные выставки проходят во многих странах. Но главная из них та, что открывает свои павильоны во Франкфурте раз в два года, когда они не заняты автосалоном. **Алексей Воробьев-Обухов** побывал там и не пожалел.

Прибор VAS 6558A от «Фольксвагена» предназначен для тестирования высоковольтных цепей в новомодных электромобилях и гибридах. Его щупы рассчитаны на напряжение 1000 В, а в памяти зашиты характеристики цепей всех выпускаемых на данный момент электромоделей немецкого концерна. Кстати, статистика уже свидетельствует: за время жизни электромобиля затраты его владельца (стало быть, и выручка мастерских) будут на 35% меньше, чем на уход за обычным автомобилем!

Филипс» порадовал необычным решением светодиодной лампы для замены ламп накаливания на 21 или 21+5 Вт в задних фонарях. На рынках полным-полно подобных безродных изделий, но у них светодиоды (кстати, довольно хилые) расположены в торце и потому свет не попадает нужным образом на фасеточные рефлекторы. В итоге нет ни яркости, ни задуманной дизайнерами красивой картинки. В лампе «Филипс» светодиодов всего два, но они очень мощные, причем не белого, а красного или желтого свечения, и расположены так, что включенный фонарь снаружи ничем не отличается от стандартного, с обычными лампочками. В комплекте имеется нагрузочное сопротивление, – в тех моделях, где встроены датчики, отслеживающие целостность спирали, придется ставить эти резисторы, чтобы не включился индикатор неисправности лампы.

Скромный приборчик «Делфай Телематик», втыкаемый в диагностический разъем, тоже оказался любопытной инновацией. Он незаметно следит за состоянием здоровья автомобиля, за сроками очередного ТО, диагностирует неисправности и все это сообщает не только водителю, но и непосредственно в сервис-центр. Причем связь двусторонняя. Так что не удивляйтесь, если вдруг раздастся звонок: «Знаете, что-то ваш такой-то сенсор забарахлил. Можете подъехать к нам?». Прибором уже возмущаются независимые мастерские, ведь в его память заложены лишь авторизованные сервис-центры официальных дилеров.

Как открутить приржавевшую или прикипевшую гайку? Умельцы предлагают сильно нагреть соединение. Но чем? В ход идут паяльная лампа, газовая горелка... И это под машиной, где полно бензина, пластика и других горючих материалов! Для цивилизованных мастерских компания «Кюнцер» предлагает ручной индукционный нагреватель MD-800-GE. В комплекте к нему – набор индукторов разного диаметра, плоский индукционный кабель для трудных случаев. Выглядит процесс так: надеваете катушку на болт с гайкой, нажимаете кнопку – и через считаные секунды соединение (только оно!) разогревается чуть не докрасна. Плоский индуктор помогает удалить ненужную наклейку, разогревая кузов под ней.

Хотите контролировать давление воздуха в шинах, но лень заморачиваться установкой системы TPMS? Выход предложен компанией «Стилмэйт». Ее набор TP-70 состоит всего лишь из четырех колпачков на вентиль со спрятанными в них батарейками, сенсором и передатчиком. Индикатор давления вставляется в гнездо прикуривателя. Никаких проводов и переделок в салоне! Отметим, что наряду с упомянутым набором в ассортименте фирмы есть модель TP-71 с индикатором перегрева покрышки, а также TPMS8886, дополнительно транслирующая информацию на «андроид»-смартфон или «Айфон».

На правах рекламы

seni man

Урологические вкладыши для мужчин

Урологические вкладыши seni man предназначены для защиты при легкой и средней степени недержания мочи. Представлены в 4-х размерах, которые различаются по форме и уровню впитываемости. Вне зависимости от размера все вкладыши обладают следующими свойствами:

- анатомическая форма - оптимальное прилегание к телу
- незаметность и комфорт - мягкая поверхность приятна в прикосновении, не шуршит
- надежное крепление к белью
- впитывающий слой с антибактериальным суперабсорбентом - предотвращение неприятного запаха
- «дышащий» внешний слой и отсутствие элементов из латекса - снижение риска возникновения раздражения кожи

Консультации по продукции и заказ бесплатных образцов по телефону Горячей линии Seni: 8-800-200-800-3 (08.00-22.00 ч., кроме выходных и праздничных дней. Звонки по России бесплатные)

www.seni.ru

Любопытная инновация у станка для балансировки колес RFT GSP9700 компании «Хантер инжиниринг». Обычный стенд реагирует лишь на дисбаланс, хотя покрышка может быть с небольшой грыжей, а диск не совсем круглым. На новом стенде к протектору прижимается специальный барабан, что имитирует реальную нагрузку от дороги. Таким образом выявляются все неровности (или неоднородности) шины или диска. Ладно, выявили. Выбрасываем колесо? Нет, предлагают другой выход: совместить самое низкое место обода с самой твердой зоной покрышки.

Газовая система «Директ ЛиквиМакс» представлена компанией «Принс аутогазсистемен». Термином «аутогаз» в Германии называют сжиженный пропан-бутан. Система предназначена для установки на самые современные двигатели с непосредственным впрыском бензина, причем она первой в мире сертифицирована именно для них. Интересно, что здесь сжиженный газ подается под давлением в штатную топливную магистраль и далее в стандартные же форсунки. С этой системой, как обещают разработчики, автомобиль без проблем пускается на газе даже в мороз, переключение на бензин практически неощутимо для водителя, а мощность не уменьшается.

Нынче все увлечены даунсайзингом, и не только в отношении двигателей. Сам автомобиль стараются сделать как можно легче. При этом ряд деталей подвески проектируют с расчетом на гарантийный пробег, не более. Это и экономически выгоднее: чем чаще клиент покупает запчасти, тем лучше. А вот фирма «Мейле» пошла против течения: она предлагает, напротив, усиленные детали с ресурсом на 50% большим, чем у оригинальных частей. Вот примеры: шаровые пальцы максимально возможного диаметра, более прочный и толстый металл в конструкции. Порой меняется и сама конструкция: рычаг становится разборным, шарнир теперь можно менять отдельно. А вот унифицированный рычаг подвески для БМВ 5, 6 и 7-й серий. Он заменяет сразу три оригинальные детали для каждой модели, различающиеся вылетом шарового шарнира. Здесь необходимый размер выбирается в сервисе подкручиванием регулировочных болтов. Конечно, этот рычаг заодно усилили. Есть в ассортименте фирмы и нержавеющие тормозные диски со специальным покрытием, а еще было объявлено о запуске в производство деталей подвески для японских и корейских моделей.

Аккумуляторная батарея «Нано Голд Старт-Стоп ELA» представлена турецкой фирмой İNCİ AKÜ. Она удивила не столько примелькавшимся словом «нано» в наименовании, сколько сочетанием стандартного размера, емкости 65 А·ч и пускового тока 620 А. Данная батарея разработана специально для моделей с системой «старт-стоп». Здесь удалось, благодаря использованию самых настоящих нанокристаллов свинца в пасте и ряду других мер, увеличить вдвое количество циклов и на 30% – пусковой ток. Цена возросла совсем не сильно.

Надоело заправлять бензином ваш «Фиат-500»? Пригоните его на фирму «Карабаг» – и вскоре уедете без бензобака, но с батареями и электромотором! Параметры станут такими: максимальная скорость 105 км/ч, разгон до сотни за 8,5 с, дальность пробега 100 км, время подзарядки 5,5 часа. Но как быть зимой, когда печка сожрет больше половины запасенной электроэнергии? Компания разработала автономный отопитель, работающий на этаноле. Просьба водку не лить, разве что самый крепкий виски, который можно разбавить 15 процентами бензина.

Нынче фирмы так и норовят выкинуть запасное колесо из стандартного оснащения автомобиля. А проколы тем не менее случаются. Шины «ран флэт» до́роги, и не все типоразмеры на рынке присутствуют. Компания «ЭйрМэн» предлагает комбинированный ремонтный набор из компрессора и баллончика с герметиком. Прелесть в том, что весь процесс занимает пять минут и сводится к подключению шланга к вентилю, штекера к розетке и нажатию кнопки. Говорят, заделываются дыры диаметром даже до 6 мм. Жаль только, что баллончик в наборе одноразовый. Если собираетесь ехать по гвоздям, накупите герметика в запас.

Neste City Pro
Качество в каждой капле.

Mika Salo

Финский гонщик Формула-1, 1994-2002.
Двукратный победитель гонок в Ле-Мане.

И в лютую стужу, и в непереносимую жару двигатель вашего автомобиля должен быть надежно защищен с первых секунд старта. Полностью синтетические моторные масла Neste City Pro изготавливаются из собственных высококачественных базовых масел Nexbase®, и их классификации превосходят требования производителей современных автомобилей. Выберите разработанное в Финляндии моторное масло Neste City Pro, чтобы обеспечить низкий расход топлива, сокращение выбросов в окружающую среду и долгую жизнь двигателя вашего автомобиля. Моторные масла нового поколения Neste City Pro – выбор профессионалов.

Neste Oil, Финляндия (358) 104-58-11
Контактные данные дистрибьюторов на сайте компании Neste Oil www.nesteoil.com/lub.ru

NESTE OIL

ЗИЛ ЗИЛЫЧ

Первые фото этого лимузина в печати и сети, отрывочные сведения о нем породили самые разнообразные, подчас фантастические слухи. Вникнуть в суть дела постарался Сергей Канунников. Фото Александра Батыру.

Вопреки пересудам никаких сумасшедших госзатрат новый автомобиль не потребовал, но называть его перелицовкой ветерана ЗИЛ-41047 тоже несправедливо...

Машину (проект громко именовали «Монолит») шесть лет назад начала создавать на свои деньги частная компания «Депо-ЗИЛ», хорошо известная в узких кругах реставрацией, ремонтом и усовершенствованием легковых автомобилей московского завода. Конечно, с намерением показать готовую машину представителям правительства. Но не менее сильным было жгучее мальчишеское желание сделать что-то свое – небывалое.

По сути, ЗИЛ-4112Р – новый автомобиль, хотя его также можно считать модернизированным ЗИЛ-41047. От старой рамы остались лишь передние и задние элементы, причем места крепления бамперов переработаны в угоду нынешним требованиям безопасности. Они, кстати, не стальные, а из современных материалов. Сохранение традиционной для зиловских «членовозов» стилистики поставили одним из главных условий. Однако от прежнего кузова заимствовали лишь капот да ручки дверей – всё остальное спроектировали и изготовили заново. По сравнению с предшественником машину укоротили примерно на 110 мм, но база выросла на 200 мм.

Салон рисовали и изготавливали в России, используя импортные комплектующие. В нем есть все, что должно и может быть в современном лимузине, – от четырехзонного климат-контроля и электроприводов оконных шторок до экрана в разделительной перегородке, на который, например, можно транслировать картинку с наружных камер.

Двигатель V8 объемом 7,7 л – зиловского происхождения, но серьезно модернизированный. Изменена система охлаждения, – в частности, установлены два электровентилятора, применен верхний термостат. Переработан впускной коллектор, создана система распределенного впрыска с оригинальными дроссельным узлом и программой управления. Мотор, как утверждают, укладывается в Евро-4 и выдает 640 Н·м при 2500–2700 об/мин и примерно 340 л.с. (точных замеров пока не проводили).

Пятиступенчатая автоматическая коробка передач разработана фирмой «Эллисон» специально для ЗИЛ-4112Р. От ЗИЛ-41047 остались рулевое управление и подвески: спереди – торсионная, сзади – рессорная (впрочем, планируют и пневмоподвеску). Тормоза – дисковые вентилируемые, с антиблокировочной системой и системой стабилизации от «Бош».

Оценивать ходовые качества лимузина не стану, хотя проехать на нем удалось. Ведь это пока лишь ходовой макет, к которому нельзя относиться как к полноценному автомобилю. Единственное серьезное замечание – прежней осталась старомодная стесненная посадка водителя. Вот от этой

традиции, по-моему, уж точно следует отказаться, пусть слегка пожертвовав длиной пассажирского салона.

Будет ли проект развиваться? Думаю, вряд ли. Государственные мужи уже видели машину, но финансировать долгую, кропотливую и дорогостоящую доводку не обещают. Самостоятельно довести автомобиль до ума «Депо-ЗИЛ», вероятно, сможет, лишь найдя заказы и инвестора.

Но сегодня затевать такое дело, полагаю, бессмысленно. По-хорошему, машине все равно нужны более современные мотор, подвеска и рулевое управление. Подобные автомобили в мире строят могучие концерны, делающие кассу на массовых моделях, а не скромные частные фирмы.

Сделать сказку былью лишь немногим легче, чем дважды войти в одну реку. И те, кто пытается воплотить сказку в металле, пластике и коже, вызывают уважение. ЗР

Гордость создателей – распашные задние двери с хитрыми замками, обеспечивающими надлежащую жесткость огромного лимузина.

В середине ветрового стекла небольшой экран, на который можно выводить информацию об автомобиле.

В пассажирском салоне откидные столики, два дополнительных кресла с электроприводом, бар и огромный отсек между сиденьями, чье место могло бы занять любое оборудование, необходимое сильным мира сего.

На правах рекламы

DENSO

Пора переходить на DENSO.

Совершенные показатели и оригинальное качество щеток стеклоочистителя.

Почему щетки DENSO?

- Превосходное качество
- Безукоризненная очистка без разводов и подтеков
- Износо- и коррозионно-стойкие
- Бесшумная работа и долгий срок службы
- Плотное прилегание к стеклу
- Широкий ассортимент: стандартные, гибридные и бескаркасные модели
- Гибридные щетки – уникальная разработка и стильный дизайн

DENSO – первый бренд, который выбирают ведущие производители автомобилей. Наши инновационные технологии, системы и компоненты вы можете найти в 9 из 10 автомобилей на дорогах; они тестируются ежедневно миллионами водителей во всем мире.

Присоединяйтесь к нам сегодня, чтобы получить все преимущества продукции оригинального качества. **Начни сотрудничество – зайди на сайт www.denso.ru**

www.denso.ru

Driven by Quality

БОРТ НОМЕР ОДИН

На чем должен ездить президент, премьер-министр или, скажем, император государства, обладающего развитым автомобилестроением? **Дмитрий Федоров** оценил официальные кортежи государств, а его коллеги задали тот же вопрос первым лицам компаний, причастных госзаказам.

США

Классический пример супердержавы прошлого – когда автомобиль для главы государства строится практически с нуля (в штучном количестве), но при этом символизирует силу и мощь отечественной промышленности. «Кадиллак» Барака Обамы собственно «Кадиллаком» не является, даже обозначения модели как такового у него нет. На самом деле факт создания этой уникальной машины, которая только снаружи напоминает текущие модели CTS или «Эскелейд», показывает не мощь, а, напротив, слабость американского автопрома. Что бы ни говорили высшие чины из руководства компании «Кадиллак» про специфические запросы спецслужб, в подавляющем большинстве стран все же умудряются обходиться лимузинами, созданными не с чистого листа, а на базе серийных моделей.

Предыдущие президентские «кадиллаки» строили как раз на базе обычных седанов, но вот беда: в конце 2000-х после пережитого кризиса в линейке фирмы просто не осталось больших моделей, пригодных для создания подобного транспорта.

Брать CTS – смешно, обожаемый рэперами «Эскелейд» – глупо. Поэтому барак-обамовский лимузин построили на шасси грузовика «GMC-Топкик» (это что-то вроде ЗИЛ-130), прикрыв его грубую начинку оболочкой с мотивами кадиллаковского дизайна.

предприятием, построенным с советской помощью.

В 1990-е годы старые китайские лимузины заменили на «Ауди», что вполне логично: именно эта немецкая фирма первой организовала совместное производство автомобилей в КНР, причем с участием того же FAW. А самые престижные версии китайских «ауди» даже унаследовали легендарную марку «Хунци», сохранив номинальное статус-кво.

Но рост экономической и политической мощи Китая вновь заставил задуматься об оригинальной модели для руководства. За дело опять взялся FAW. Первая попытка вышла не совсем удачной – опытный образец, в котором были использованы агрегаты «Тойоты-Ленд Крузер Прадо», почти полностью копировал монументальную внешность «Роллс-Ройса Фантом». Развития этот проект не получил. Видимо, на самом верху успели сообразить, что плевать на авторские права с уровня

КНР

Во времена председателя Мао высшие официальные лица страны передвигались на лимузинах «Хунци», созданных в конце 1950-х, в эпоху «большого скачка». Мало кто знает, что разработка модели для предводителей коммунистической партии шла сразу на нескольких предприятиях, как тогда было принято говорить, «по личной инициативе снизу». В итоге выбор пал на «Хунци», созданный FAW – «Первым автомобильным заводом», самым современным на тот момент

Вольфганг Шуберт,
управляющий директор «Кадиллак Европа»:

«Президенту великой страны, конечно, следует ездить на машине национальной марки. Пусть это будет спецмодель, но под общедоступным брендом. Вам, например, можно было бы сделать президентскую «Волгу», возродив производство таких машин.

Наш автомобиль на 100% отличается от серийного. Он слишком тяжел, и очень высокие требования предъявляет заказчик (секретная служба США). Раньше на серийном шасси строили бронированные машины сторонние фирмы, теперь мы от такой практики отказались. Всю машину целиком проектирует и производит специальное подразделение «Джи-Эм».

Ныне каждому хозяину Белого дома строят новый лимузин. Старые же машины отправляются на работу в наши посольства, занимают места в разных структурах, например в Президентской библиотеке Рейгана или Центре Клинтона.

«Кадиллаки» несут службу в президентском гараже с 1919 года (и с той же поры участвуют в парадах). У компании много знатных клиентов – не так давно мы, к слову, продали машины бельгийской королевской семье».

На правах рекламы

АВТОРЕАЛ
Абсолютная власть над скоростью!

Оригинальные запчасти от поставщика на конвейер АВТОВАЗ

- Балансируются по запатентованной технологии, которая сводит дисбаланс в ноль.
- Выпускаются из высокопрочного чугуна
- Высокая коррозийная стойкость

ПО "АвтоРеал" - производство тормозных дисков и элементов тормозной системы для легковых автомобилей ВАЗ, ГАЗ, DAEWOO, CHEVROLET

Изготовление на автоматических линиях Doosan

- Максимальная эффективность торможения при любых погодных условиях
- Быстрое рассеивание тепла во время торможения
- Продолжительный срок службы

www.avto-real.ru

Челяб. обл., г. Миасс, а/я 6,
тел./факс: (3513) 241-796, 241-911
e-mail: info@avto-real.ru

правительственного лимузина будет ох как некрасиво. Поэтому 1 октября 2009 года на военном параде в Пекине дебютировал совсем иной «Хунци», на этот раз безопасно повторявший стилистические мотивы своего предшественника родом из 1950-х. У этой машины 12-цилиндровый мотор, как утверждается, полностью оригинальной разработки. FAW все еще очень надеется на госзаказ, чтобы окупить затраты на разработку. Но при всей экономической мощи государства в китайском правительстве все же сомневаются, стоит ли тратить казенные деньги на автомобиль стоимостью 1,2 млн. долларов.

ЯПОНИЯ

Премьер-министр Японии использует два автомобиля. Гибридный «Лексус-LS 600h L» демонстрирует передовое мышление правительства и, разумеется, высокие технологии своей страны. Кстати, благодаря нейтральному бензоэлектрическому имиджу данная модель нашла дорогу и в главные гаражи других стран, прежде всего тех, где не любят пафос и заботятся об экологии (среди них, например, Гонконг и Исландия).

Классический сдержанный стиль в гараже японского премьера-министра олицетворяет «Тойота-Сенчури». В почти неизменном виде эта модель выпускается с 1967 года, тем не менее ее не собираются ни заменять, ни снимать с мелкосерийного производства. Во время самой серьезной модернизации, проведенной в 1990-е годы, «Сенчури» приобрела уникальный 5-литровый мотор V12 взамен прежней «восьмерки», уж слишком банальной. С явно устаревшей внешностью контрастируют такие опции, как задние сиденья с массажем и электрическое управление задними дверьми: для закрытия или открытия нужно лишь дотронуться до ручки.

Эта же модель, но в удлиненном исполнении «Ройял» (на фото вверху) используется членами императорской фамилии. Причем из-за того, что автомобили вышли слишком дорогими (500 тысяч долларов – в пять раз дороже стандартной модели), императорский двор решил заказать четыре машины взамен первоначально планировавшихся пяти.

ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Удивительно, но до 2009 года президент Республики Корея при жестком государственном протекционизме отечественного автопрома передвигался на импортных автомобилях. Странно, да? Рядового корейца за покупку иномарки могут уволить с работы, а президента это правило не касается?

На самом деле поначалу представительский «Экус» для ответственной госслужбы мало годился, хотя и присутствовал в линейке «Хёндай» с 1999 года. Его первое поколение, спроектированное японцами из «Мицубиси», представляло собой довольно хлипкую переднеприводную конструкцию, мало подходящую для бронирования. Другое дело новое поколение: оно построено по классическим канонам представительской машины и, главное, сразу проектировалось под возможность бронирования. Когда служба охраны президента убедилась, что ни по качеству сборки, ни по уровню защиты «Экус» не уступает использовавшемуся ранее БМВ 7-й серии, она сразу дала добро на поставку трех машин в главный гараж республики.

БРАЗИЛИЯ

Весьма интересен выбор президента другой быстроразвивающейся страны – Бразилии. Машины здесь используют не отечественные, но и не общепринятые «мерседесы» с БМВ. Выбор главной машины государства может показаться странным: это седан семейного класса «Форд-Фьюжн Гибрид». Модель американская, собрана в Мексике. Но в политико-экономическую ситуацию Бразилии она вписывается идеально. Скромная внешность не раздражает большую

Йо Хируто,
глава отдела дизайна «Лексус»:

«Вы ведь наверняка в курсе, что первый в мире гибридный представительский седан сделал именно «Лексус»? Уверяю, в ближайшем будущем мы сможем удивить новыми разработками. Водить машину станет проще и при этом интереснее!

Наши автомобили рассчитаны в первую очередь на тех, кто любит сам сидеть за рулем. Вот почему в модельном ряду нет лимузина, хотя на некоторых рынках такой «Лексус» наверняка будет востребован. Кроме того, мы не выпускаем бронированные машины и у нас нет планов их делать. Я знаю, что «лексусы» бронируют сторонние компании, но за такую защиту мы не ручаемся.

Есть ли вероятность, чтобы император или кто-либо из членов правительства ездил на неяпонском автомобиле? Я не могу себе это представить! Для семьи императора производят специальные машины на основе «Тойоты-Сенчури». Это по-настоящему эксклюзивный автомобиль, который уже очень много лет используется для официальных выездов верховной власти. И я не особо расстроен, что для этих целей не выбрали «Лексус», – мы в Японии чтим традиции».

массу избирателей-бедняков. Гибридный бензоэлектрический привод демонстрирует заботу об окружающей среде. А за безопасность высших чинов отвечает скрытое бронирование.

Прежде роль главного автомобиля страны играла модель, хоть как-то родственная местному автопрому, – «Шевроле-Омега». На самом деле это перелицованная версия австралийского «Холдена-Коммодер». А когда импорт этой модели прекратился, пришлось искать замену. Но почему взяли «Форд»? Ну, во-первых, его заводы давно работают в Бразилии, а во-вторых, вряд ли политика можно упрекать за выбор такого автомобиля.

Любопытно, что страны-соседи Бразилии, в основном гораздо более бедные, менее щепетильны в выборе главного автомобиля государства: в Боливии это БМВ 7-й серии, в Аргентине – «Ауди-А8», в Чили – «Лексус-LS 600h L».

АВСТРАЛИЯ

В Австралии местный автопром также представлен филиалами компаний «Дженерал моторс» и «Форд». Поэтому глава правительства логично склоняется именно к своим маркам – как правило, к «Холдену». Благодаря оригинальному бренду он считается

На правах рекламы

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ LADA

Амортизаторы и стойки передней подвески

На правах рекламы

Устанавливаются на конвейере ОАО «АВТОВАЗ».

Конструкция стоек и амортизаторов позволяет обеспечивать плавность хода в российских условиях эксплуатации.

При производстве используется новое оборудование, обеспечивающее качество изготовления продукции.

ВЫБИРАЙ ОРИГИНАЛЬНОЕ!

LADA

www.lada-image.ru

Карим Хабиб,
шеф-дизайнер БМВ:

«Могу ли я представить, чтобы члены германского правительства ездили, например, на английских авто? Нет! У них слишком хороший выбор из отечественных моделей. Что касается транспорта российского президента... У него БМВ? Нет? Тогда это действительно проблема! *(Смеется.)*

Технически и стилистически автомобили для VIP-клиентов далеко не всегда отличаются от обычных. Наши покупатели, как правило, просят поработать лишь над нюансами отделки. Иногда нужно заменить хромированные детали более спокойными, чтобы не было бликов. Или, наоборот, добавить яркости, окрасить кузов в цвет «хамелеон». Для этого в БМВ есть подразделение «Индивидуал». Некоторые заказчики хотят получить хорошо защищенный автомобиль – вот что действительно требует огромной работы. Но бронирование – это уже не ко мне, у них там столько секретов!..».

более австралийским, чем общемировой «Форд». К тому же последний в 2008 году снял с производства свои большие австралийские модели. Так что единственным выбором премьер-министра остался «Холден-Каприс». В настоящее время это самая крупная заднеприводная модель концерна «Дженерал моторс» в общемировом масштабе. Между прочим, точно такая же у премьер-министра Новой Зеландии – сказывается давняя экономическая и политическая близость двух стран.

ГЕРМАНИЯ

В стране сразу четыре марки производят авто высшего класса, и все они сдают свои изделия на правах аренды в правительственный гараж. По идее, глава государства должен уделять равное внимание всем автомобилям, чтобы его не обвинили в покровительстве тому или иному производителю. Правила правилами, но дают себя знать личные чувства. Поэтому выбор той или иной модели действующий канцлер часто делает исходя из собственных предпочтений. Скажем, Герхард Шрёдер чаще всего появлялся на «Ауди-А8», так как и до занятия высшего государственного поста он предпочитал машины именно этой марки.

А вот Ангела Меркель вышла из восточных земель и не имела тесных связей с тем или иным производителем, поэтому она старается поровну распределять внимание между «Мерседес-Бенцем» S-класса, БМВ 7-й серии, «Ауди-А8» и «Фольксвагеном-Фаэтон».

ФРАНЦИЯ

Примерно такая же практика во Франции. Глава страны имеет выбор из трех автомобилей, до последнего времени это были «Ситроен-С6», «Рено-Вель Сатис» и «Пежо-607». И здесь основную роль играют личные предпочтения: Жак Ширак чаще ездил на «Рено», в то время как Николя Саркози (а может, его супруга?) остановил взгляд на «Ситроене».

Гораздо оригинальнее происходит выбор инаугурационного экипажа – так, при возведении в должность Саркози фирма «Пежо» вытащила из запасников сделанный в единственном экземпляре открытый концепт-кар «607 Паладин» 2000 года. Говорят, настоял на этом сам будущий президент: дескать, сколько можно использовать для парадов старинные кабриолеты на базе «Ситроена-SM», построенные еще в 1970-х! Надо смотреть в будущее.

Нынешний президент Франсуа Олланд последовал примеру предшественника и тоже отличился при выборе машины для инаугурации – он дефилировал в гибридном дизель-электрическом «Ситроене-DS5».

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Премьер-министр Маргарет Тэтчер не только проводила радикальную политику, чтобы вытянуть Великобританию из глубокого кризиса, – она продемонстрировала отрыв от прежних традиций, пересев с устаревшего «Ровера» на более шикарный и передовой «Ягуар-XJ».

С той поры на Даунинг-стрит паркуются только автомобили этой модели. Были и аналогичные им

Дэни Уиль,
руководитель центра истории «Ситроен»:

«В преддверии выборов люди из Елисейского дворца поинтересовались автомобилем для церемонии инаугурации. На тот момент нам, в отличие от конкурентов, было что предложить, и с января мы стали готовить для торжественной церемонии открытый DS5. Знаю, что его утверждали оба кандидата. Франсуа Олланд, впрочем, еще раньше посещал завод и выбрал для себя DS5. На нем (в варианте с жесткой крышей) сейчас и ездит – самом обычном, без брони, зато с серийной гибридной установкой. Тем самым подчеркивает высокий уровень французского автопрома. И свою демократичность!

С середины прошлого века «ситроены» возят президентов – «Траксьон Аван», DS (выдержал покушение на своего пассажира де Голля), бронированный CX, открытые парадные SM. Большая ответственность!

А машину с последней инаугурации вы можете увидеть на автосалоне, она в экспозиции гибридов и электромобилей. Ей, кстати, пришлось такой дождь выдержать во время торжеств! Салон, даром что кожаный, промок насквозь. Даже ушлые французские журналисты не заметили, что машину мы заменили – ровно такой же, но с сухим салоном и другими номерами».

На правах рекламы

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ LADA

Пружины подвески

Устанавливаются на конвейере ОАО «АВТОВАЗ».

Стабильность характеристик сжатия на протяжении всего ресурса эксплуатации.

Высокая устойчивость лакокрасочного покрытия исключает коррозию на протяжении всего срока эксплуатации.

Установку пружин подвески необходимо производить парами с одинаковым классом жесткости.

ВЫБИРАЙ ОРИГИНАЛЬНЫЕ

LADA

www.lada-image.ru

На правах рекламы

Рольф Фрэч,
руководитель отдела разработок «Бентли»:

«Я с гордостью называю «Бентли» королевской маркой – ведь Ее Величество Елизавета II выбрала наши машины. Весь мир мог видеть шикарную машину на свадебной церемонии принца Гарри. Елизавета II использует «Стэйт Лимузин» с 2002 года, таких автомобилей-близнецов изготовлено два.

Я знаю, что российский президент передвигается в немецкой машине, и наверняка на то есть весомые причины. Но если г-н Путин решит поменять бренд, мы всегда готовы!

Подразделение «Бентли Муллинер» исполнит любую прихоть: будь то значительное увеличение мощности, нестандартные опции, электроника или отделка салона под самый взыскательный вкус.

Например, одна дама пожелала выкрасить машину в цвет ее любимого... лака для ногтей. Другая захотела, чтобы кузов искрился в тон любимой броши. Так в гамме появился оттенок «блю кристл».

Оставаясь скорее консерваторами, мы экспериментируем: через три года появится первый вседорожник «Бентли» (вы могли видеть его предтечу в образе концептуального EXP 9 F). Этого хотят многие наши клиенты: молодые спортсмены, зрелые бизнесмены, кинозвезды...

«дэймлеры», пока эту марку не устранила компания «Ягуар». Причем не всегда эти автомобили официально-черного цвета. Тони Блэр предпочитал серебристый «Ягуар», а Гордону Брауну приглянулся зеленый – традиционный «бритиш рэйсинг грин». Все автомобили премьер-министров начиная с 1975 года получали скрытую броню; нынешний «XJ Сентинел» Дэвида Кэмерона не исключение. Говорят, стоимость такого «Ягуара» приближается к 300 тысячам фунтов. Но внешне он почти неотличим от серийных.

О королевских «бентли» такого не скажешь. В 2002-м, в год золотого юбилея правления Елизаветы II, она получила в подарок два уникальных лимузина (фото – в начале статьи), у которых с серийным «Арнажем» общие только агрегаты. Эти автомобили используются исключительно для официальных церемоний и даже не имеют номерных знаков.

Кстати, после того как «Роллс-Ройс» отошел к БМВ, английская королева охладела к машинам этой марки, хотя до этого они составляли основу ее гаража. Но то, что «Бентли» принадлежит немецкому же «Фольксвагену», ее, видимо, не смущает.

ИТАЛИЯ

Итальянцы тоже ревниво держатся за свои престижные марки. До последнего времени официальным транспортом президента был «Мазерати-Кваттропорте» – пожалуй, один из самых экстравагантных среди автомобилей глав государств. Также использовалась оригинальная по дизайну, но абсолютно провальная в коммерческом плане «Лянча-Тезис» бизнес-класса.

Для выездов нынешнего президента Джорджо Наполитано служит более консервативная и официальная «Лянча-Тема». Правда, итальянской автопромышленности тут нечем гордиться – ведь это просто американский «Крайслер-300С» с иными эмблемами.

МАЛАЙЗИЯ

Иногда выбор отечественного производителя в качестве основы государственного парка способен вызвать скандал. Вот замечательный пример. Правительство Малайзии

в полном составе, начиная с премьер-министра, с 1990-х годов поддерживало местную марку «Протон». Высшие чины использовали в качестве официального транспорта ее наиболее дорогие модели (на самом деле они едва дотягивали до среднего класса) «Вайя» и «Пердана», в том числе их длиннобазные варианты. Но втихую большинство членов кабинета ездило на гораздо более комфортных и дорогих представительских седанах европейского производства. В один неподходящий момент лицемерие вылезло наружу, и руководство страны было вынуждено оправдываться: мол, местные «протоны» жутко ненадежны, перегреваются в жару, отказывают в самый неподходящий момент – в общем, своими поломками всячески мешают выполнению важных государственных обязанностей. Доля правды здесь была, и на замену отечественным машинам пришлось закупить более-менее политкорректные седаны «Тойота-Кэмри» и «Вольво-S80». ЗР

Фил Попхам,
директор по продажам «Ягуар – Ленд-Ровер»:

«Члены королевской семьи и весь двор используют «ягуары-XJ» и «ленд-роверы». Это очень важная клиентура, и, конечно, мы не допускаем и мысли о том, что королевская семья отдаст предпочтение другой компании. Ее Величество, кстати, иногда ездит за рулем по своим владениям на «Дефендере», причем абсолютно стандартном, с конвейера.

Вообще, отказ от переделки гарантирует сохранение высокого качества: мы не хотим снимать детали с автомобиля после того, как он построен, что-то менять, переоборудовать, встраивать. Мы выпускаем лимитированные серии, но на конвейере, при этом предлагаем массу опций.

Конечно, и «Рейндж-Ровер» может быть представительским экипажем, не только «Ягуар». Ведь эту модель специально разрабатывали так, чтобы клиенту не пришлось покупать два автомобиля – один для езды с шофером, а другой для выходных».

На правах рекламы

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ LADA

Комплекты шарниров приводов колес

Устанавливаются на конвейере ОАО «АВТОВАЗ».

Высокоточное оборудование позволяет выдерживать основные параметры, влияющие на надежность:
- осевой зазор;
- твердость;
- диаметры шариков;
- массу обоймы и сепаратора.

Защитный чехол из полиуретана обладает высокой износостойкостью.

Конструкция хомутов снижает вибрацию при движении автомобиля.

ВЫБИРАЙ ОРИГИНАЛЬНОЕ

LADA
www.lada-image.ru

На правах рекламы

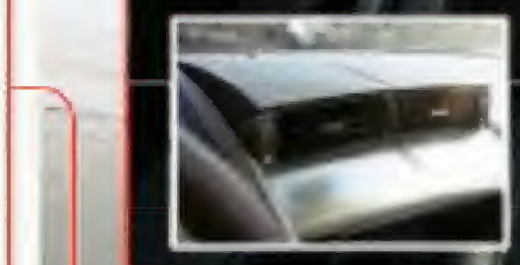
ФОРМА ОДЕЖДЫ – СПОРТИВНАЯ

Компактный родстер «F-Тип» вывел современный «Ягуар» в новый для марки сегмент. Легкий и стремительный, автомобиль покоряет даже в статике. С эмоциями боролся **Кирилл Милешкин**.

Покупатель получил выбор из трех двигателей с механическим нагнетателем. Мотор объемом 3,0 л выдает 340 или 380 л.с. (на фото), 5-литровый V8 – 495 л.с. Две более мощные версии удостоены литеры *S* после имени. Альтернатив заднему приводу и 8-ступенчатому автомату не предусмотрено. Даже базовой машине по плечу бросок до 100 км/ч за 5,3 с и отметка 260 км/ч на спидометре. «Восьмерка» быстрее на секунду и 40 км/ч. И это с электронным ограничителем! Предполагаю, что в будущем нас ждут относительно доступная версия с турбомотором объемом 2,0 л, исполнение с механической коробкой и топовый вариант с отдачей более 500 л.с.

Выражен приоритет скорости над всем остальным, панель приборов выполнена в строгих темных оттенках, не отвлекающих водителя от управления. Из тех же соображений управление климатом вынесено из мультимедиакомплекса в отдельный блок. Две более мощные версии «Ягуара F-Тип» отмечены оранжевым цветом подрулевых лепестков коробки, кнопки пуска двигателя и клавиши включения динамичного режима. Дефлекторы наверху центральной консоли выдвигаются только при необходимости. Дизайнеры сочли ровную поверхность более эстетичной.

Открывая дверь, следует потянуть за нижнюю кромку ручки – там сделана выемка под пальцы. Решение стильное, но его практичность и удобство сомнительны. К тому же довольно откровенно процитирован «Астон Мартин».



Массивный поручень на консоли подчеркивает деление салона на зону водителя и зону пассажира. В скромном кокпите размещают до 14 динамиков аудиосистемы. Сиденья удобны по форме, но лишены новомодного наворота в виде встроенных воздуховодов для обогрева шеи. Оптимизировав конструкцию и крепление кресел, конструкторы снизили массу каждого из них на 12 кг. Водитель в «F-Типе» сидит на 20 мм ниже, чем в XKR-S.

Мягкий верх меняет положение за 12 с на скорости до 48 км/ч. Объем багажника 200,5 л. Скромный, зато не зависит от того, поднят тент или нет. В погоне за идеальной развесовкой в багажный отсек перенесли даже бачок омывателя. Конфигурация выхлопа зависит от типа двигателя. У V8 сдвоенные патрубки по краям диффузора (на фото), у V6 – пара сопел по центру.

Созданный по мотивам концепта C-X16 «Ягуар F-Тип», несомненно, красив. По словам англичан, точно воплотить все задумки дизайнеров в металле удалось только благодаря новому алюминиевому сплаву, примененному для внешних панелей. Одно из его преимуществ – уменьшенный более чем вдвое радиус изгибов. Неокрашенный кузов весит всего 261 кг. Итог многочисленных оптимизаций: масса базовой версии родстера – 1597 кг.

На правах рекламы

ПРИ ПОХМЕЛЬЕ

Праздник, застолье, веселье, гости, встреча с друзьями... Как часто мы отмечаем те или иные события звоном бокалов. Бывает так, что отличный праздник выпивается в плохое утреннее самочувствие, появление симптомов похмелья. Растворимые шипучие таблетки Алька-Прим, благодаря двум активным компонентам, помогут быстрее справиться с проявлениями похмелья.

Алька-Прим®
ПУСТЬ УТРО БУДЕТ ДОБРЫМ!

Алька-Прим
Алька-Прим®

акрихин

ОАО «АКРИХИН» 142450, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, НОГИНСКИЙ РАЙОН
Г. СТАРАЯ КУПАВНА, УЛ. КИРОВА, 19. ТЕЛ. (495) 702-9506

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ПОЖАЛУЙСТА, ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

ОДИН ЗА ВСЕХ

«Форд» настойчиво реализует глобальную стратегию «Один Форд». Среди главных его новинок на парижском автосалоне – «Мондео» пятого поколения: построенный на новой всемирной платформе CD4, он почти не отличается от заокеанской модели «Фьюжн». Разве что прирастет в Старом Свете двумя новыми кузовами: в шеренгу с седаном встанут универсал (ему по традиции дадут имя «Турнир») и хэтчбек. Другие любопытные факты – у **Максима Сачкова**.

Предусмотрена возможность подключения различных приборов через разъемы USB, SD Card, «аудио-видео». Автомобиль оснащен и точкой беспроводного доступа в Интернет, которая позволяет находиться в Сети одновременно пяти пользователям. Функция помощи в экстренных ситуациях, дебютировавшая на микровэне B-MAX: при срабатывании подушки безопасности или прекращении подачи топлива машина сама передает экстренным службам координаты местонахождения с помощью бортового GPS-модуля и мобильного телефона.

На модель планируют устанавливать два бензиновых двигателя из семейства «Экобуст»: объемом 1,6 л (180 л.с. и 233 Н·м) и 2,0 л (239 л.с. и 340 Н·м). Есть также пара дизелей такого же литража. В конце 2013 года обещают литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор, выдающий 125 л.с. и 170 Н·м, а в режиме «овербуст» (газ в пол) – 200 Н·м. Этот агрегат заменит прежний атмосферный 1,6-литровый двигатель, равный по силам, и выведет «Мондео» на лидирующие позиции в классе по экономичности.

Мультимедийная система SYNC MyFord Touch распознает до 10 000 голосовых команд. Управлять климатом, аудиосистемой и навигацией можно, не убирая руки с руля и не отвлекаясь на поиски нужной кнопки. Необходимая информация выводится на восьмидюймовый цветной сенсорный экран. Кроме того, автомобиль и его пассажиров ограждает от неприятностей множество электронных ассистентов: адаптивный круиз-контроль, активная помощь при парковке, фирменная интеллектуальная система безопасности MyKey.

НОВИНКА

Unilever

ГЛУБОКОЕ ОЧИЩЕНИЕ 2 в 1
ПЕРХОТИ НЕТ*

На правах рекламы

Криштиану Роналду, звезда мирового футбола

С УГЛЕМ
И МЕНТОЛОМ

CLEAR
vita ABE
ПЕРХОТИ НЕТ
ПИТАЕТ КОЖУ ГОЛОВЫ

facebook.com/clear

* Устраняет видимую перхоть
при регулярном использовании

Дорогу освещают фары со светодиодными источниками для ближнего и дальнего света, а также указателей поворота. Система адаптивного освещения регулирует световой пучок в зависимости от дорожной обстановки и скорости: при быстрой езде фары бьют далеко, а при медленной обеспечивают широкий угол светового поля.

В сравнении с предыдущим поколением новый «Мондео» вырос лишь в длину – на 90 мм (4870 мм). Новинка у́же предшественника на 40 мм (1870) и ниже на 20 мм (1480). База осталась неизменной – 2850 мм. Универсал на 60 мм длиннее седана.

В трансмиссии работает шестиступенчатый автомат (возможно, его место займет робот с двумя сцеплениями) или механика с таким же числом ступеней. Но самое интересное – «Мондео» вновь получит полный привод.

Первый европейский «Форд» с надувными ремнями безопасности для задних пассажиров. Их примерка состоялась на модели для американского рынка – вседорожнике «Эксплорер».

«Мондео» – первый «Форд» из европейских, получивший гибридную установку. Версия HEV (Hybrid Electric Vehicle) оснащена 2-литровым бензиновым двигателем и 35-киловаттным (48 л.с.) электромотором. Момент на колеса передает бесступенчатая трансмиссия. Подзаряжаемой литиево-ионной батареи хватает примерно на 160 км. В Европе гибридный «Мондео» появится в конце 2013 года.

«Фиеста»

Рестайлинг пошел на пользу – модель не только посвежела, но и стала более броской и привлекательной. Хотя основные изменения коснулись лишь передней части: она получила решетку радиатора в стиле «Астон Мартин», а вместе с ней иной бампер и фары со светодиодами. Теперь внешность не отстает от интересного и даже в чем-то излишне навороченного интерьера. Его, кстати, не тронули, разве что разнообразили варианты оформления и расширили набор электронных помощников. Тут и мультимедийная система SYNC, и интеллектуальная охрана MyKey, и ассистент автоматического торможения. Причем все это предложат российским покупателям. Из других новинок – литровый трехцилиндровый двигатель «Экобуст» с несколькими вариантами мощности и замена автомата роботом.

«Экоспорт»

Глобальный компактный вседорожник «Экоспорт» (EcoSport) появится в Европе в течение ближайших полутора лет. В Бразилии же эта модель продается с середины лета. Ведь именно местное конструкторское подразделение «Форда» разработало первое поколение этого автомобиля, взяв за основу европейский «Фьюжн». А теперь второе поколение «Экоспорта» грозит потеснить прародителя. Нынешний высокий универсал (или кроссовер – кому как нравится) тоже построен на платформе «Фиесты» и превосходит ее по всем габаритам (4200×1980×1620 мм). Дорожный просвет – примерно 200 мм, багажник – около 300 л. Для Европы пока планируют лишь переднеприводные модификации, хотя в Бразилии выпускают и версии с постоянным полным приводом.

KUMHO TYRES

Ответственно вместе с Kumho.

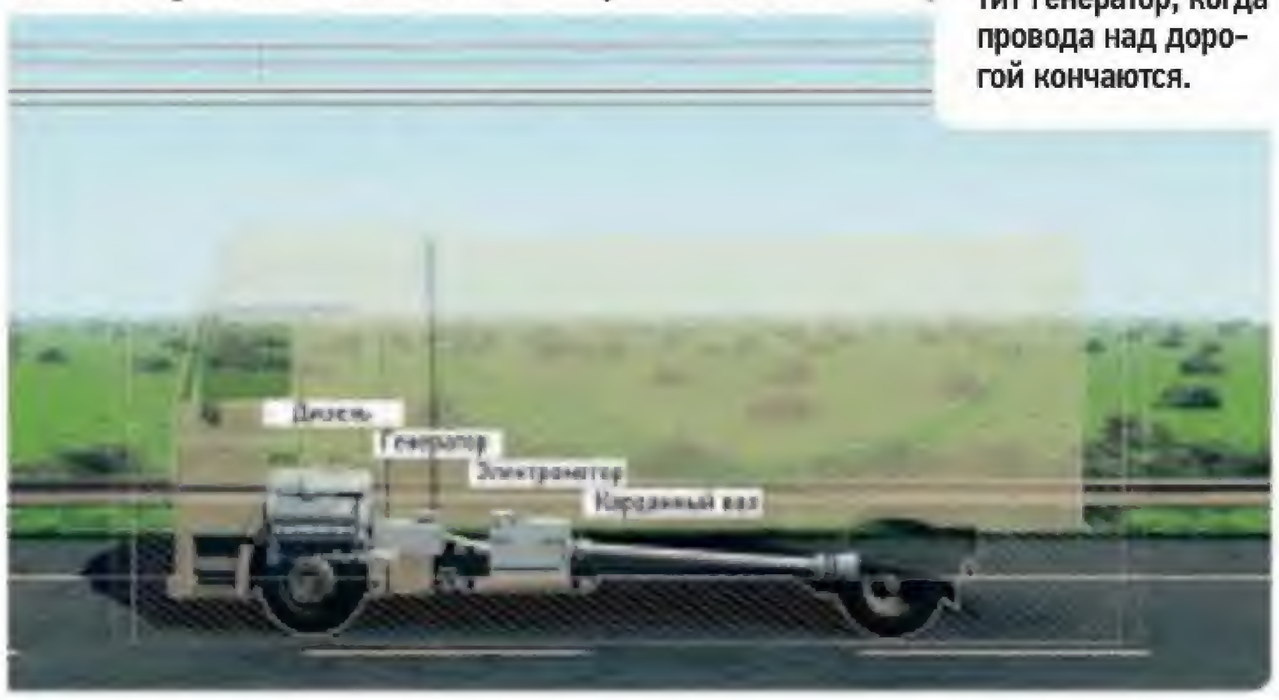
Инновационные технологии
вселяют уверенность.

Шины Кумо безопасно,
экономично и с комфортом
доставят до конечной точки
Вашего маршрута.
Положитесь на хороший контакт с дорогой
– при любых погодных условиях.
www.kumhotyres.ru

Реклама

ТРОЛЛЕЙБУС ДЛЯ АВТОБАНОВ

Компания «Сименс» не стала дожидаться, пока аккумуляторы наберут емкость, достаточную для сколь-нибудь значительного пробега, и выдвинула новую концепцию электрификации грузовых автоперевозок eHighway. Всего-то надо оснастить тягачи токосъемниками, а над автобанами протянуть контактную сеть. Примерно такую, как для троллейбусов, только с большим расстоянием между проводами. А вот токоприемники оригинальные: они позволяют значительно смещаться вправо-влево, но главное – при необходимости маневра «рога» прямо на ходу можно опустить, а затем вновь поднять к проводам. За этим процессом водителю нет нужды следить:



В такой «привязанный» гибрид превратили инженеры «Сименса» обычный грузовик.

Впрочем, не совсем обычный: начинка претерпела изменения. Теперь карданный вал связывает с колесами электродвигатель. А дизель просто крутит генератор, когда провода над дорогой кончаются.

сервоприводом токоприемников управляет видеокамера на крыше.

Выглядит всё так. Понадобилось водителю обогнать кого-то или вообще свернуть с трассы, и он это спокойно делает на скорости до 90 км/ч: автоматически пускается дизель и берет на себя заботу об автономном движении. Появилась контактная сеть? Гидроцилиндры немедленно поднимут токоприемники, а ДВС выключится. Всё, что касается самого автомобиля, совсем не дорого, эффект очевиден, вот только контактная сеть потребует больших вложений. Впрочем, пока речь идет о наиболее загруженных маршрутах грузоперевозок. Глядишь, и тираж ЗР будут когда-нибудь возить такими «троллейбусами».

ДОСТУПНАЯ ГИБРИДИЗАЦИЯ

Называть этот автомобиль супергибридом, конечно, несколько нескромно.

Английская компания Controlled Power Technologies (CPT) сделала очередной шаг в отработке технологии превращения обычных легковых и легких коммерческих авто в гибриды. Уже можно покататься и оценить преимущества обычного с виду «Фольксвагена-Пассат», над которым потрудились умельцы CPT. Они заменили серийные стартер и генератор своим комбинированным агрегатом и придумали такую схему натяжения приводного ремня, чтобы он мог передавать крутящий момент от генератора на коленчатый вал, возвращая накопленную в свинцовых (!) аккумуляторах (они разместились под полом багажника) энергию торможения. Такие батареи не столь дороги, как обычно применяемые в гибридах литиево-ионные, хотя, конечно, и не столь энергоемкие. Но в данном случае другие и не требуются.

Что еще появилось в «Пассате»? Разумеется, электронный блок: он управляет всем этим оборудованием и, кроме того, реализует функцию «стоп-старт». Серийный 1,4-литровый двигатель форсировали со 122 до 142 л.с., вырос и крутящий момент – 75 Н·м.

В итоге автомобиль улучшил разгонную динамику на 2,5 с, а расход топлива снизился с 6,2 л/100 км до 5,6 л. Ненамного? Но авторы предлагают сравнивать его с аппетитом «Пассата», оснащенного мотором 1,8 TSI, ведь теперь динамика стала такой, как у него. И тогда можно плясать от исходных 6,9 л/100 км, а это уже серьезнее.

Теперь ремень выполняет еще и тяговую функцию.

Запаску пришлось выкинуть, зато все влезло в подпол.

ЗАГЛЯНИ В ГЛАЗА

Нынешние фары стали куда сложнее и умнее, чем прежде: то поворот высветят, то уберут луч с глаз встречного водителя. Картинка светораспределения перестала быть статичной, раз и навсегда заданной. Как же проверить такие фары? Прибор MLT 3000, разработанный фирмой MAHA, оснащен высокопроизводительным процессором и CMOS-видеокамерой. Светотеневая граница в динамике отображается на цветном дисплее прибора и сравнивается с эталонной для данной модели.

Внешний вид нового прибора вполне традиционен. Для работы с его сенсорным экраном потребуются особые навыки и знание современных систем автомобильного освещения.

Причем это не единственная камера нового прибора. Еще одна помогает выставить его точно вдоль перпендикуляра к продольной оси автомобиля, при этом добавочный сенсор учитывает возможный наклон машины и коррекция автоматически вводится в процессор.

КОРОБКА ИЗ НАБОРА

Компания ZF продемонстрировала новый подход к конструированию коробок передач для грузовиков. Ее «Траксон» не просто очередной автомат, а модульная система трансмиссии (так называют ее разработчики). Теперь необходимый тип собирается из готовых «кирпичиков»-модулей. Например, можно выбрать модуль с двойным сцеплением или с гидротранформатором, а можно – традиционное сухое сцепление. Есть и гибридный «кирпичик»: в него встроен электромотор мощностью 163 л.с., обеспечивающий как возможность двигаться лишь на электротяге, так и рекуперацию энергии при торможении, а также дополнительную тягу при разгоне.

Нужен отбор мощности для навесных агрегатов? Нет проблем: достаточно установить между двигателем и коробкой модуль с дополнительным выходным валом. Причем все комбинации охватываются единственной «операционной системой» – программу нужно только подстроить под выбранную конфигурацию. Интересно, что предусмотрена возможность работы с функцией Prevision GPS. Она управляет коробкой в соответствии с топографией местности, выбирая наивыгоднейший режим переключений.

Основной блок с шестеренками можно сопрягать с пятью модулями: одно- или двухдисковое сцепление, блок из двух сцеплений а-ля DSG, гибридное звено, модуль отбора мощности, гидротрансформатор.

На правах рекламы

Открытое Акционерное Общество
"БАЛАКОВОРЕЗИНОТЕХНИКА"
Тел.: (8453) 49-67-92, 49-69-21
www.balrt.ru
БРТ

Автокомпоненты для автомобилей иностранного производства:
- Ремни ГРМ
- Ремни привода агрегатов
- Патрубки охлаждения
- Детали подвески
- Надежность, обеспеченная современным европейским оборудованием.
- Постоянно пополняющийся ассортимент деталей для самых популярных в России иномарок – Ford, Chevrolet, KIA, Daewoo, Renault, VW.

Приглашаем региональных дилеров для работы на взаимовыгодных условиях.

TADEM
ГРУППА КОМПАНИЙ
www.tadem.ru

СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

ПОДКАТНЫЕ

Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 2 499 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

Реечные HighJack
3 т
от 1 999 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ

Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Башмаки
от 199 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ

Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Механические
0,25 т
от 3 499 р.

Гидравлический
0,7 т
5 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,45 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ

1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

4 ... 150 т
от 6 999 р.

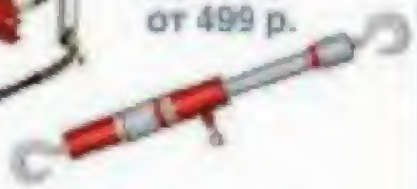
ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

10 ... 20 т
от 7 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.



Стапели
от 42 999 р.

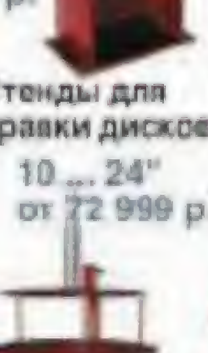
ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Балансировочные стенды
10 ... 47"
от 32 999 р.

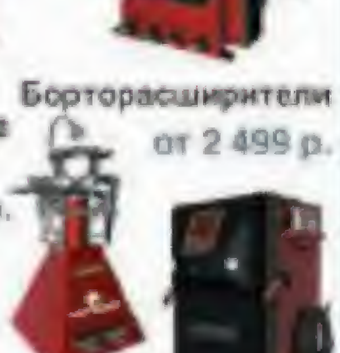
Шиномонтажные стенды
10 ... 26"
от 32 999 р.

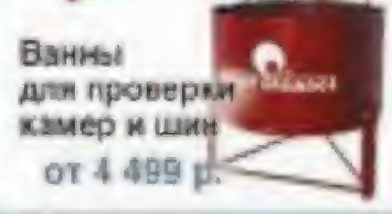
Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24"
от 72 999 р.

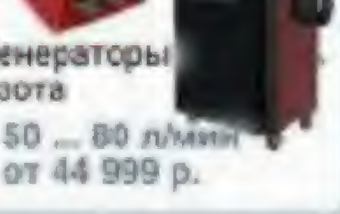


Борторасширители
от 2 499 р.





Ванны для проверки камер и шин
от 4 499 р.

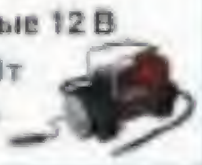


Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ

Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л
от 7 999 р.

Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 1 199 р.



ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Установки для заправки кондиционеров
от 69 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 29 999 р.

Стенды для сход-развала
от 249 999 р.

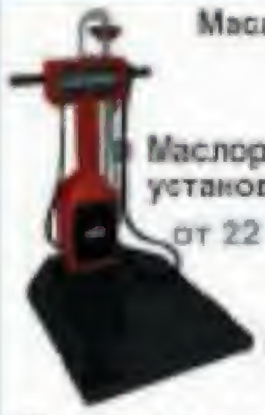
Установка для регулировки света фар
29 999 р.

Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.

Поддоны для масла

5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 799 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 499 р.

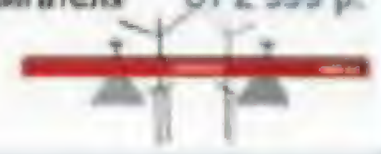
Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

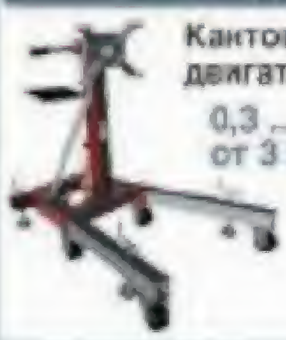
0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя 0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.



СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ



Кантователи двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Стенд для КПП
8 999 р.

ЛЕБЁДКИ

Автомобильные
0,9 ... 7 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,75 ... 4 т
от 699 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

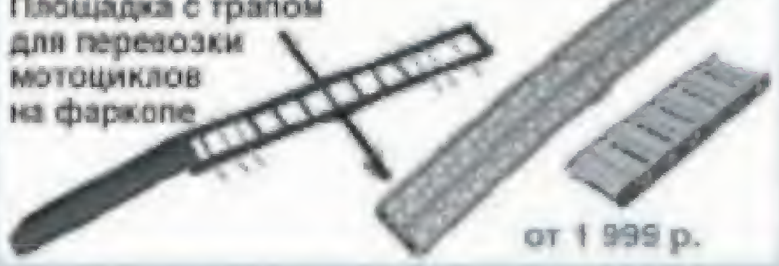
СЭНД-ТРАКИ, ЦЕПИ НА КОЛЕСА

от 999 р.

от 3 999 р.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе



от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные

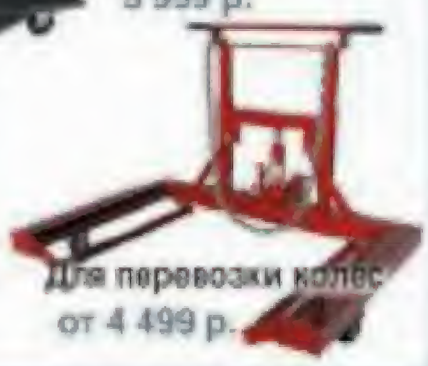
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ

Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.



Для перевозки колёс
от 4 499 р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН

1 ... 2 т
от 5 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ

0,5 т
от 4 999 р.

МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

9 ... 190 бар
3,5 ... 13,5 л/мин
от 1 999 р.

ПЫЛЕСОСЫ

1150 ... 2600 Вт
37 ... 114 л
от 9 999 р.

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

2 ... 15 А
от 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ

Полуавтоматические
от 5 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 5 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ

от 1 299 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ

Верстаки
от 9 399 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 3 499 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 999 р.

Тиски слесарные
от 799 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Гайковёрты
от 2 499 р.

Дрели
от 1 499 р.

Углошлифовальные машины
от 1 499 р.

НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТА

Great
от 6 999 р.

Standart
от 2 499 р.

Universal
от 2 199 р.

www.sorokin.ru

ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

ДОЧКИ-МАТЕРИ

Некоторые полагают, что «Гранта» с «Калиной», рожденные на одной платформе, по технике почти идентичны. Но в трудоемкости обслуживания разница все же есть, убедился **Игорь Козлов**. С ним согласен фотограф **Константин Якубов**.

Про обслуживание «Калины» мы уже рассказывали (ЗР, 2008, № 9). Напомним, та машина была с шестнадцатиклапанником ВАЗ-11194, механической коробкой передач, кондиционером и антиблокировочной системой. Посмотрим, что изменилось в лучшую сторону, а что в худшую.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ

Тестовая «Гранта» оснащена 8-клапанным мотором 21116. Свечи здесь как на ладони, но не спешите радоваться: прежде чем браться за инструмент, удалите мусор со дна свечных колодцев, иначе он непременно осыпется в цилиндры. Горстка песка способна значительно снизить ресурс двигателя, в этом даже не сомневайтесь. Сняв наконечники высоковольтных проводов, разбейте слипшиеся песчинки жесткой кисточкой и выдуйте их сжатым воздухом (на худой конец используйте насадку к шинному насосу). Теперь свечи можно смело выворачивать. Рекомендуем, дабы впредь облегчить себе задачу, вырезать суконные колечки и надеть их на изоляторы – пусть на них вся дрянь скапливается. Тогда перед снятием останется лишь скрепить мусор, капнув на колечки моторного масла, и аккуратно извлечь их, подцепив проволочным крючком. На «Калине» с двигателем 11183 та же проблема, поэтому в данной дисциплине между «девчонками» полный паритет.

По части замены масла, воздушного и топливного фильтров ничего не изменилось. Независимо от конфигурации двигателей масляный фильтр по-прежнему доступен из-под капота, для замены воздушного надо вывернуть четыре винта крышки, для замены топливного – лечь на землю (он под днищем, справа от бензобака).

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Lada Granta

ДЕБЮТ: начало производства – октябрь 2011 года.

КУЗОВ: седан.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, Р4, 1,6 л, 82 л.с.; Р4, 1,6 л, 87 л.с. (с облегченной ШПГ); Р4, 1,6 л, 98 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Стандарт», «Норма», «Люкс», «Люкс+».

ЦЕНА В СЕНТЯБРЕ 2012 ГОДА: 259 000–373 000 руб., в зависимости от комплектации.

SSANGYONG

Более 50 лет мы производим
внедорожники с ярким характером.
Могучий Kyron. С ним ты можешь быть сильным.
Стильный Actyon. Для каждого тебя.
Элегантный Rexton. Полон достоинств.
Actyon Sports – супергерой! С ним ты можешь все!
И каждый из них – проявление твоего характера.

ПРОЯВЛЕНИЕ ХАРАКТЕРА

Внедорожники SsangYong
с автоматической коробкой передач

от 805 000 руб.*

www.symotor.ru

**Указана цена автомобиля SsangYong Actyon в комплектации C2G2A01*

Заменить охлаждающую жидкость проще на «Гранте». У нее внизу правого бачка радиатора теперь удобная пробка-барашек взамен прежней, под крестовую отвертку. Но всё так же сложно поймать широко стекающий поток – без тазика или корыта не обойтись.

С приводом навесных агрегатов «Гранты» явно перемудрили. Мы ругали «Калину» с ручной регулировкой натяжения и надеялись на внедрение автоматического натяжителя. Однако завод пошел по другому пути: генератор просто закрепили на блоке, лишив возможности смещения. Так поступают многие производители, экономя на «лишних» деталях, – но при этом применяют эластичный поликлиновой ремень. А у «Гранты» он настолько дубовый, что готов разнести подшипники в пух и прах. Что, собственно, и делает. Это решение ругают не только владельцы, но и механики: при замене агрегата (или ремня) нужны минимум двое – один проворачивает вывешенное колесо при включенной передаче, а другой заводит ремень на ручьи шкивов. Предложенные заводом оправки упрощению процесса не способствуют.

На наш вкус, мы доработали бы привод под прежнюю калиновскую схему, заменив кронштейн генератора и все-таки установив натяжитель. Но продавцы запчастей тоже не спят: осознав возможный спрос, они взвинтили цены на соответствующие детали вчетверо-впятеро. Заводу не грех объявить отзывную компанию, признав свою ошибку, однако пока АВТОВАЗ молчит.

Впрочем, с приводом генератора «Калины» тоже не все безупречно. Родной ремень 6РК1018 долго не живет, а достойных импортных аналогов в природе нет. Можно найти только более длинный (1035 мм) или короткий (1000 мм). Последний все же можно установить, укоротив на 10 мм резьбовой конец штока натяжного устройства (ЗР, 2012, № 9).

Ремень ГРМ вряд ли станете менять самостоятельно, а если решитесь, то знайте: на 8-клапанной «Гранте» это проще, чем на похожем моторе «Калины», поскольку в приводе появился полуавтоматический натяжитель.

ДАЙТЕ МНЕ АВТОМАТ

Наконец-таки АВТОВАЗ внедрил долгожданную автоматическую коробку передач! Пусть не самую продвинутую, зато надежную и проверенную временем на «Ниссане-Тиида» (ЗР, 2010, № 1; 2012, № 9). Но в Интернете и по сей день не затихают споры по поводу целесообразности установки именно этого агрегата японской компании Jatco. Дескать, нам подсунули древний AY-K3, у которого всего четыре ступени, – а такие нынче не в моде. Возражу: если АВТОВАЗ уложился в жесткие нормы токсичности с этими четырьмя, честь ему и хвала. Отдельное спасибо австрийской компании AVL, настроившей «мозги» коробки сообразно характеру двигателя 21126 (только с ним пока поставляется автомат).

Эту АКП отличает удобство замены масла и контроль уровня при помощи старого доброго щупа, что наверняка оценят владельцы, предпочитающие обслуживать машину самостоятельно. Отработку сливаем в мерную емкость и через трубку щупа заливаем столько же свежего масла. Пустив двигатель, водим селектор по всем положениям с краткой задержкой в каждом и, оставив в режиме *P*, проверяем уровень. Фильтр дилеры не меняют, считая его вечным, да и регламентом это не предусмотрено. Если все же надумаете заменить элемент, снимите поддон, открутив крепеж.

С заменой масла в МКП ничего не изменилось, сливная пробка и щуп остались на прежних местах. Обещанный через полгода после старта продаж «Гранты» тросовый привод переключения передач пока не внедрен.

В тормозах тоже все по-прежнему. Независимо от наличия антиблокировочной системы сложность только одна – подтянуть ручник. Для этого придется снять защитный экран на днище, накрывающий резонатор, – а его крепеж так и остался, мягко скажем, доморощенным: гайка, гровер и две шайбы, меньшая из которых нужна для того, чтобы гайка не провалилась через большую. Неужели так сложно внедрить единственную шайбу с большим наружным диаметром и маленьким внутренним, облегчив жизнь и собственным сборщикам, и автолюбителям?

ДО ЛАМПОЧКИ

Порадовала простота замены лампочек. С головной оптикой и у «Калины» все просто, – правда, только применительно к варианту с 8-клапанным мотором. На шестнадцатиклапаннике для доступа к правой фаре следует снять бачок омывателя. На «Гранте» он стал иной формы и уже не так мешает. Здорово, что предусмотрели столь необходимые дневные ходовые огни с отдельными лампами, не завязанными с ближним светом.

Еще больший восторг вызвала замена ламп в фонарях. Мы так ругали за данную операцию «Калину»: в ней надо снимать фонари, а их крепление с отдельными шайбочками и гаечками, так и норовящими бесследно ускользнуть в полость крыла, не выдерживало никакой критики. Наконец-то сделано по-человечески: отстегнул клапан в обшивке багажника – и вот они, лампочки.

В третьем стоп-сигнале обосновались светодиоды. По ресурсу они значительно превосходят лампы накаливания, что не может не радовать: лезть в эту секцию вряд ли когда придется. А вот фонари подсветки номера слегка огорчили: без крестовой отвертки лампочки теперь не поменяешь. Почему не использовали калиновские фонарики, неплохо себя зарекомендовавшие в плане герметичности и простоты крепления, так и осталось загадкой.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр	30
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	30
Поликлиновой ремень	30
Масло в МКП/АКП	75
Антифриз в системе охлаждения	75
Жидкость в приводе тормозов	45 (3)

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	425
Диагностика ходовой части и тормозов	850
Замена масла и фильтра двигателя (масло SL-CF от 15W-40 до 5W-50, см. инструкцию)	330
Замена фильтра: воздушного/салонного/топливного	140/170/255
Замена генератора вместе с поликлиновым ремнем	1020
Установка привода генератора от «Калины» (замена кронштейна, установка натяжителя)	850
Замена ОЖ (типы рекомендованных жидкостей см. в руководстве по эксплуатации)	510
Замена масла МКП	255
Замена тормозной жидкости	640
Замена тормозных колодок: передних/задних	330/990
Замена передних тормозных колодок вместе с дисками	560
Регулировка углов установки колес	680
Нормочас	850

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей (правая и левая)	330
Масло в двигатель (порция на одну заправку 3,4 л)	1700
Натяжитель поликлинового ремня в сборе (от «Калины»)	6000
Поликлиновой ремень	500
Кронштейн генератора (от «Калины»)	1500
Тормозные колодки: передние/задние	410/540
Тормозные диски передние	2580
Комплект фильтров (масляный, воздушный, топливный, салонный)	1200
Свечи зажигания (4 шт.)	240

МЯГКОВ. МЯГКАЯ VODKA

КОКТЕЙЛ

party*

Водка *Вечеринка

Реклама

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Опорные буферы капота легко прокручиваются, а должны стоять в определенном положении, иначе закрытый капот перекашивается. Рекомендуем посадить их на клей.

Принцип регулировки натяжения поликлинового ремня «Калины» не назовешь идеальным, но возможность все же есть. Что мешало соорудить подобную конструкцию на «Гранте»?

Компактный упор капота «Гранты» более удобен, поскольку не мешается при замене или обслуживании привода ГРМ, навесных агрегатов. И точки опоры выбраны удачно.

При натяжении ремня ГРМ «Гранты» (мотор 21116) важно лишь совместить мушку с прорезью (показаны стрелками), после чего можно затянуть центральный болт. Необходимое усилие обеспечит пружина ролика.

Выносной топливный фильтр – неоспоримое достоинство обеих моделей с учетом чистоты нашего бензина. Видели бы вы этот узел в разрезе после 30 тыс. км! Легкие курильщика на сигаретной пачке и те более привлекательны.

На «Калине» с мотором 11183 натяжение ремня ГРМ проверяется по старинке – усилием пальцев при повороте ведущей ветви ремня на 90°. Часть «грант» тоже комплектуется такими моторами.

В правом бачке радиатора «Гранты» предусмотрен удобный краник для слива охлаждающей жидкости. Сливная пробка на блоке цилиндров на прежнем месте – правее масляного щупа.

Позаимствованный у «Тиуды» автомат отличает удобный щуп с фиксатором. На «Гранте» он расположен не столь доступно, как на японской модели: мешает корпус воздушного фильтра. Но это не критично.

Абсолютно неприемлемое для российских условий решение: шкивы и ремень ловят грязь с дороги, оттого изнашиваются, поэтому привод требует периодической регулировки. Но на «Гранте» она не предусмотрена конструктивно.

Чтобы добраться до регулировки ручника, снимаем защитный экран резонатора и смещаем его вперед. При сборке установите весь крепеж четко в прежней последовательности.

XADO®

КОМПЛЕКС МАКСИМАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

МЕТАЛЛОКЕРАМИКА ДЛЯ ВСЕГО АВТО!

ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ

Атомарный кондиционер металла **MAXIMUM**

1647 руб.*

Для полной обработки двигателя необходимо 3 шприца EX120 или один флакон MAXIMUM

Ревитализант **EX120**

419 руб.*

ДЛЯ ГИДРОУСИЛИТЕЛЯ РУЛЯ

Ревитализант **EX120**

349 руб.*

Ревитализант **EX120**

349 руб.*

ДЛЯ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ

Ревитализант **EX120**

399 руб.*

ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКИХ ТРАНСМИССИЙ

ДЛЯ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСМИССИЙ

Атомарный кондиционер металла **MAXIMUM TRANSMISSION**

1155 руб.*

НОВИНКА

XADO
CHEMICAL GROUP

www.xado.ru
www.revitalizant.com

* цены интернет-магазина в г. Москва

Чтобы снять крышку секции ближнего-дальнего света, нажмите вниз на этот отросток. На 8-клапанном моторе доступ отличный, а на 16-клапанном лишь немногим хуже. С «Калиной» не сравнить.

В правом углу – бачок омывающей жидкости. Благодаря новой форме он не мешает замене ламп в правой фаре. Пальцами за колбу лампы H4 не хвататься!

Наконец-то при смене ламп в фонарях можно обойтись без инструмента.

Для замены лампы подсветки номера «Гранты» нужна крестовая отвертка, а на «Калине» достаточно поддеть рассеиватель. Первый вариант отличается чуть лучшей герметичностью.

Салонный фильтр как стоял в неудачном месте, так там и остался. Основная сложность – вынуть защитный экран, не сломав его на морозе, и не растерять закладные пластины саморезов.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Замена масла в двигателе**

Чуть более удобная крышка маслозаливной горловины.

Менее продуманная нештатная силовая защита моторного отсека.

Замена воздушного фильтра

Ничего не изменилось: крепление крышки так и осталось на четырех саморезах.

Замена свечей зажигания

Все по-прежнему: на восьмиклапаннике загрязняются свечные колодцы, а на 16-клапанном моторе легко уронить и потерять болты крепления катушек.

Замена поликлинового ремня

Нет.

Отсутствует натяжитель, генератор закреплен на блоке без возможности смещения.

Замена ОЖ двигателя

Удобная пробка-барашек, не нужен инструмент.

Сложно уловить широко стекающий поток.

Замена масла в КП***

Предусмотрен автомат. Заменить масло в нем не сложнее, чем в МКП.

Слегка затруднен доступ к щупу АКП.

Замена тормозных колодок

Все по-прежнему: так и остался доморощенным крепеж экрана резонатора.

Замена салонного фильтра

Не выявлено.

Правую накладку «жабо» сложнее заправить за отбортовку крыла.

Замена ламп в головных фарах

Отличный доступ независимо от конфигурации двигателя.

Нет.

Замена аккумулятора (или снятие-установка)

Доступ к креплению клемм остался столь же удобным.

Сбоку обосновался дополнительный блок предохранителей, его крышку легко раздавить.

Замена ламп в фонарях

Отличный доступ.

Карманы в обивке багажника могли бы сделать симметричными относительно изнанок фонарей.

**В сравнении с «Ладой-Калина», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 9). Впервые в материалах этой рубрики отошли от привычной системы оценок, сравнив очередную легковушку не с «Приорой», а с «Калиной».*
***С учетом одинаковой конфигурации двигателей.*
****Вне зачета, АКП на «Калине» не предусмотрена.*

Игорь Козлов: «Легкостью замены лампочек «Гранта» произвела приятное впечатление, это безусловный шаг навстречу потребителю. Еще шаг – внедрение простого и добротного автомата. Но с приводом генератора завод дважды шагнул назад. В общем в плане ремонтопригодности своих моделей АВТОВАЗ пока топчется на месте».

Благодарим компанию «Техинком-Авто» на улице Кулакова в Строгине (Москва) за содействие в подготовке материала.

KYB

*Our Precision, Your Advantage**

Есть много причин доверять **KYB**.
Главная - Ваша **безопасность**!

Внимание!

Изношенные пружины сокращают
срок службы амортизаторов более чем в 2,5 раза!

Подробнее на сайте **www.kyb.ru**

*Наша точность. Ваше преимущество

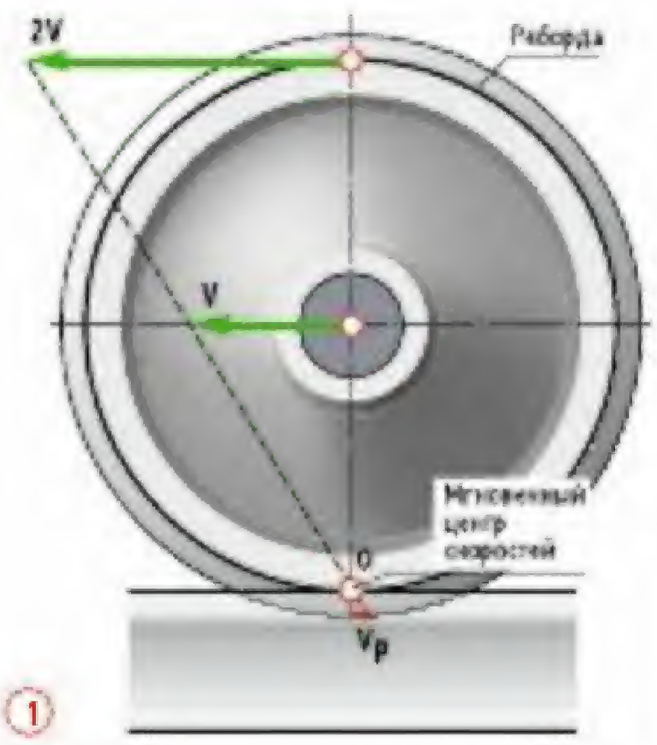
ВПЕРЕД... НАЗАД?!

За ответ на задачу № 55 (ЗР, 2012, № 8) **Михаил Щипцов** из Чебоксар получает навигатор MNS-525MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.

Итак, вспомним условие. Во время перекура наш герой задал приятелю вопрос: «Интересно, вот еду я, допустим, на «Калине» вперед. Скажи, вся она едет вперед или есть точки, которые движутся назад?».

Сразу начнем с замечания. «Калина» едет вперед относительно дороги, – значит, и вопрос касается этой же системы отсчета. Вот как сформулировал условие победитель конкурса: *«Движение точки, принадлежащей какой-то детали, в направлении, противоположном движению самого автомобиля, причем со скоростью, которая относительно земли больше, чем скорость автомобиля»*.

Разумеется, многие восприняли эту задачу как шуточную – и кражились как могли: *«Если машина едет вперед, то всё, что находится за бортом, – назад!»*. Спрашивается: являются ли предметы за бортом частями машины? Особенно забавна группа ответов, в которых фигурируют зеркала: *«То, что видно в зеркалах машины, движется назад»*. За остроумие – пять! Но нас интересуют перемещения реальных объектов, а не их отражений. Следующая популярная тема – *«дым из выхлопной трубы»*. Конечно, относительно трубы газы летят назад. Но сама она движется вперед! Иногда довольно быстро. Чтобы узнать скорость газов в трубе, нужно их секундный расход (в м³/с) разделить на сечение канала. Сделайте это – и вы убедитесь, что при высокой скорости машины выброшенные газы даже увлекаются за нею. Некоторые пытались указать, в каком направлении бежит топливо в трубопроводах, воздух в шлангах, электроны в проводах, а то и свет задних фонарей.



1

Знатоки, когда-то державшие в руках «Занимательную физику» Перельмана, вспомнили одну из его задач – о железнодорожном колесе **(1)**. Жесткое колесо при качении по твердому покрытию совершает одновременно два движения: поступательное со скоростью V (вместе с машиной) и вращательное вокруг собственной оси – с той же скоростью. На линии контакта с дорогой – мгновенный центр скоростей колеса, где его перемещение и скорость относительно дороги в этот миг равны нулю. Но у вагонного колеса есть направляющая реборда ниже рабочей поверхности рельса. Вот ее внешние точки кратковременно перемещаются назад, когда вагон катится вперед.

ЗАДАЧА № 58

РУССКИЕ ГОРКИ

«Спускаться на «нейтрали» обычно не советуют, это далеко не всегда безопасно. Но если говорить лишь о технической стороне дела, то многим хорошо известно, что при спуске на «нейтрали» полностью загруженный легковой автомобиль (пять ездоков и груз в багажнике) разгоняется и достигает большей скорости, чем он же, но налегке, с одним водителем. Ускорение земного тяготения неизменное – 9,81 м/с², в обоих случаях оно действует на массу машины и людей одинаково. Почему же тогда динамика машины в этих примерах разная? Или я все-таки ошибаюсь?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 декабря 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Но мы-то едем на автомобиле, а у него колесо не жесткое, так что здесь картина немного иная. Каркас и протектор шины в зоне контакта деформируются, а по выходе из контакта восстанавливаются. Ведущие элементы протектора при этом несколько проскальзывают – реальная скорость машины хоть *«чуть-чуть»*, но меньше окружной скорости колеса. Вот только эти факторы незначительны.

Победитель принял условие: переднеприводный автомобиль с расположенным поперек мотором движется со скоростью 60 км/ч (то есть 16,67 м/с), а тахометр показывает 2000 об/мин (33,33 об/с) **(2)**. Тогда точка маховика, расположенная, например, на радиусе 0,15 м от центра, движется вокруг оси коленвала с окружной скоростью 31,4 м/с. Значит, проходя нижнее положение, она в какой-то миг движется относительно дороги назад со скоростью 31,4 – 16,67 = 14,73 (м/с).

Вряд ли есть смысл перечислять и другие точки машины, подходящие для верного ответа, их скорости и так далее. Они есть, и это факт! ЗР

Всем участникам конкурса спасибо. Михаила Щипцова поздравляем с победой!

Холодный **огонь**

Долгое время считалось, что коньяк — напиток преимущественно на дижестив. Употреблять его рекомендовалось исключительно в чистом виде и комнатной температуры. Однако сейчас все чаще и чаще на светских мероприятиях он стал появляться в качестве аперитива, изменился и способ подачи: в составе коктейлей или, что довольно неожиданно, со льдом. «Но коньяк и лед несовместимы!» — возразите вы. И ошибетесь. Традиции добавлять в коньяк кубики замороженной воды или холодную содовую не одна сотня лет, и она хорошо известна на родине «ликера богов» во французской провинции Шаранта. А уж здесь о культуре пития знают, кажется, почти все. Подобное сочетание советуют в основном для молодых экспрессивных коньяков, потому что лед позволяет подчеркнуть самые тонкие нюансы букета. Например, небольшое количество талой воды в бокале коньяка «Киновский» делает более ярким его легкий цветочно-фруктовый аромат, а вкусу придает приятный, чуть сладковатый оттенок. Кроме того, лед служит хорошей проверкой качества: запрещенные искусственные ароматизаторы оставляют после себя невнятно звучащие блеклые тона, в то время как подлинные дистилляты раскрываются во всех своих полноте и богатстве.

Киновский

ЛЁД

ПО ВКУСУ!

WWW.KINGROUP.RU

КАЖДОМУ ИЗ НАС ЕСТЬ ЧТО РАССКАЗАТЬ...

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

РЕКЛАМА

Владимир Дорохов из Московской области за совет по защите прицепа получает подарочный набор автомобилиста от компании «Тосол-Синтез». Москвич **Юрий Козлов** за совет по защите радиатора от грязи – канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Павел Петраков** из Московской области за способ уплотнения впускного коллектора – набор ручного инструмента фирмы «СОРОКИН».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

ПРИЦЕП ОТПУГНЕТ ВОРА

В. ДОРОХОВ

Хорошо известно, что автомобильный прицеп в заводском виде не защищен от злоумышленников. Проявите заботу о его сохранности – установите автономную, с собственным источником питания, автомобильную сирену. Закрепляем ее в самом прицепе. Из головки сирены выходят три провода – «минус», постоянный «плюс» и управляющий. Последний нам не понадобится, работаем с двумя оставшимися. В розетке для подключения прицепа (на машине) есть свободные контакты, на один из них подаем постоянный «плюс». Ответная свободная

ножка есть и в вилке прицепа. Провод от нее соединяем с плюсовым проводом сирены. Итак, постоянный «плюс» на сирене есть. А ее схема такова, что, пока «плюс» не разорван, сирена молчит. При разрыве же цепи (например, если прицеп отсоединяют от машины или открывают дверцу с выключателем) сирена оглашает окрестности пугающим ревом. Отсоединяя прицеп, хозяин отключает сирену штатным ключом.

СЕТОЧНЫЙ ВОПРОС

Ю. КОЗЛОВ

В районах, где много летающей мошкары, многие защищают радиатор текстильной противомоскитной сеткой. Я же советую использовать такую сетку круглогодично: наши дороги чистотой никогда не блещут, а сетка неплохо задерживает летящую на радиатор грязь. Конечно, в какой-то степени снижается обдув встречным потоком воздуха, но эта потеря незначительна, исправная система охлаждения с такой помехой справляется (конечно, если не забывать о поставленной сетке!). Зато гораздо меньше грязи набивается в ячейки радиатора и там цементируется. Выбросить грязную сетку и натянуть новую несравнимо проще, чем систематически очищать радиатор!

ШНУР И ВОЗДУХ

П. ПЕТРАКОВ

На современных автомобилях не редкость пластмассовые впускные коллекторы. Как говорят, дешево и сердито. Но за это удовольствие многие (например, владельцы «приор») порой расплачиваются неустойчивой работой двигателя – часто лишь потому, что на стыке коллектора

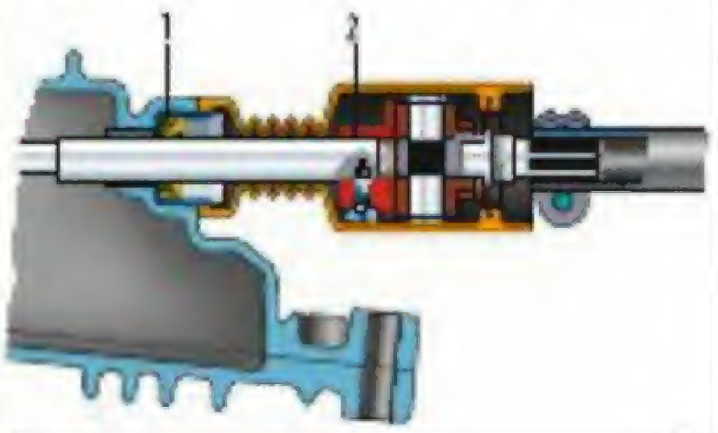
с дроссельным патрубком подсасывается посторонний воздух. Плоскость коллектора, прилегающая к патрубку, далеко не ровная, – конструкторы поступили логично, уплотнив ее резиновым кольцом **2**, уложенным в хитрую канавку. Увы, хотели как лучше, а на деле канавка зачастую так глубока, что кольцо полностью в ней утапливается, не уплотняя. Избежать этой беды несложно. Лучший вариант – уложить в канавке тонкий шнур **1**, промазанный герметиком, и дать ему подсохнуть, а затем уже вставлять резинку. Она будет выступать над плоскостью стыка, подсос воздуха прекратится. Ускоренный вариант – ограничиться колбаской герметика, выдавленной из шприца. Но он не так надежен.

ВЫРЫВАЕМ САЛЬНИК

Е. ПАПИН, Липецк

После суровых морозов на ВАЗ-21099 сильно потекло масло через сальник штока выбора передач. Руководство по ремонту требует как минимум отсоединить картер коробки передач от картера сцепления, чтобы затем вынуть шток выбора передач и заменить сальник. Но можно его заменить и не снимая коробку. Отсоединяем тягу привода переключения передач, снимаем со штока шарнир **1** и пыльник. Сливаем масло. Пробиваем шилом стенку старого сальника **2** – и крючком из стальной проволоки выдергиваем его из посадочного места. Новый сальник забиваем отрезком трубы. Годится для этого и свечной ключ.

От отдела рынка и сервиса ЗР. *Увы, нынче многие даже не подозревают о таких простых и дешевых приемах!*



ЕСЛИ ФУНКЦИЯ НЕ ФУНКЦИОНИРУЕТ

«КАЛИНА»-КЛУБ, форум

При включении кондиционера или иного энергоемкого потребителя порой весьма ощутимо усиливаются вибрации двигателя «Калины» на оборотах холостого хода. Дело в том, что в штатной программе ЭСУД не заложена коррекция режима работы на холостом ходу при повышении нагрузки. Если у вас есть сканер, то сможете сами прописать автоматическое увеличение оборотов (как правило, устанавливают значение 940 об/мин). Нюансы вам всегда подскажут на форуме.

ГОНКА ЗВЕЗД За рулем

23 ФЕВРАЛЯ 2013 МОСКВА

НЕСЛУЧАЙНЫЕ СВЯЗИ

Автомобили, построенные на одной платформе и с применением почти одинаковых узлов и агрегатов, могут иметь абсолютно разные врожденные дефекты, констатирует **Игорь Козлов**. Фото автора.

НЕ ВЕРНА

Речь пойдет о «Киа-Рио» второго поколения; по сути, это брат «Хёндай-Верна» (ЗР, 2012, № 5). Напомним: неплохую, в общем-то, «Верну» больше всего подвел крайне ненадежный электроусилитель руля. Проблема не решена по сей день, а представительство компании молчит.

К «Рио» по части усилителя претензий меньше: модель до рестайлинга комплектовали проверенным ГУРом, а после – ЭУРом, но не таким, как у «Верны». У «Хёндай» в нем применены капризные резистивные датчики моментов, а в «Киа» – оптические. Без ложки дегтя все же не обошлось: многие владельцы жаловались на посторонние стуки в рулевом механизме. Была даже отзывная кампания, в ходе которой дилеры меняли пластиковые втулки, если подтяжка подпружиненных сухарей рейки не помогала. Чаще разбалтывалась правая втулка, но заодно меняли и левую: если механизм разобран, а втулки сравнительно дешевы, такое решение логично.

Нередко стуки издавал нижний карданный шарнир рулевого вала – разбалтывался по шлицам. Это соединение просто набивали дополнительной смазкой.

Рулевые наконечники служат 60–70 тыс. км, тяги – вдвое-втрое дольше. Причем тяги заменяют отдельно от рулевого механизма, что сейчас встречается всё реже.

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Kia Rio

ДЕБЮТ: 2005 год. Заводской индекс – JB. В Южной Корее модель сохранила фамильное имя «Прайд».

КУЗОВА: седан, хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, Р4, 1,4 л, 97–107 л.с.; Р4, 1,6 л, 112–123 л.с.; дизельный, Р4, 1,5 л, 109 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А4.

ПРИВОД: передний.

РЕСТАЙЛИНГ: 2009 год. Заводской индекс JB/DE. Изменения коснулись решетки радиатора, бамперов, светотехники, интерьера. Появились новые материалы обивки салона.

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2005 году по методике EuroNCAP модель заслужила четыре звезды из пяти возможных. Годом спустя проведены испытания по методикам IIHS и NHTSA: результат – хорошо.

ПОЗНАКОМИМСЯ

Всегда помните о неудачном расположении рукоятки климат-контроля, предназначенной для выбора температуры: одно неверное

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ПОВЕЗЛО

Надежность автомобилей концерна «Хёндай-Киа» в большой мере зависит от того, какая из моделей была первопроходцем при внедрении новых узлов и агрегатов или же доводке старых. «Рио», можно сказать, повезло: из сырого на его плечи свалился, пожалуй, только стартер.

Вначале модель оснащали гидроусилителем. Насос и бачок – на переднем плане справа. Схему привода и принцип регулировки натяжения ремня не назовешь идеальными.

Моторный отсек скомпонован удачно: доступ к бачкам и деталям, требующим регламентной замены, приемлемый.

Блок климат-контроля часто ломают, прикладывая чрезмерное усилие к рукояткам. Будьте аккуратнее, новый блок недешев: 37 500 рублей с заменой.

Основной VIN находится под ковриком пола, на поперечном усилителе под креслом пассажира. Дублирующая наклейка – на левой стойке кузова.

Если застучал нижний кардан рулевого вала, не спешите в магазин. Сняв механизм, очистите его от продуктов износа и обильно смажьте шлицевое соединение.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика (мотор-тест)	1200
Диагностика ходовой части и тормозов	1200
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	1100
Замена высоковольтных проводов	600
Замена привода ГРМ с ремнями навесных агрегатов	6800
Промывка форсунок (вместе с жидкостью)	3200
Замена стартера	1800
Замена масла в МКП или АКП	1200
Замена тормозных колодок передних/задних	800/1500
Регулировка углов установки колес	2700
Нормочас	1500

движение – и коленка проламывает печатную плату устройства. Она специально сделана ажурной, дабы исключить травмы в случае аварии, но легко ломается даже при несильном нажатии на рукоятку.

В морозную погоду часто отказывает стартер. Поездка к дилеру на эвакуаторе обычно не помогает – за время оформления бумаг машина отогревается в ремзоне и стартер оживает. Этот плавающий дефект стал настолько массовым, что объединил владельцев на форуме клуба kiarioclub.ru. Представительство фирмы на сей счет молчало. Организованный на форуме

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	6000
Блок-фара/фонарь	14 000/9000
Капот	17 000
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	350/600/1800/1300
Свечи зажигания (комплект)	750
Ремни привода навесных агрегатов	1200+1400
Радиатор охлаждения двигателя	8000
Сцепление (комплект)	12 000
Втулки рулевого механизма (ремкомплект)	1200
Рулевые наконечники (пара)	3000
Стойки и втулки стабилизатора передней подвески	3400
Тормозные диски передние	10 000

Delkor | Johnson Controls

Победители по результатам испытаний журнала "За рулем" 2011, 2010, 2009, 2008, 2006, 2004, 2002 гг.

Аккумуляторы

MEDALIST

Производство Южная Корея

American

MEDALIST объединил в себе все лучшее, что есть в производстве аккумуляторов:
уникальный способ изготовления аккумуляторных пластин по "D-PROCESS" (прокатка с коэффициентом 50:1 и последующим армированием пластиковой лентой) позволяет получать самое высокое сопротивление коррозии, самую высокую прочность и износостойкость пластин. Наличие лабиринтной системы рециркуляции паров электролита с искрогасителем, специально сконструированный корпус с амортизирующими ребрами жесткости, встроенный индикатор заряда – это далеко не полный перечень применяемых технологий изготовления, позволяющих получить необслуживаемый аккумулятор с техническими и качественными характеристиками, не имеющими аналогов в мире. Это подтверждают тесты аккумуляторов, которые проводил журнал "За рулем" в 2002 г., 2004 г., 2006 г., 2008 г., 2009 г., 2010 г., 2011 г., по результатам которых аккумуляторы **MEDALIST** занимали первые места с оценкой "ОТЛИЧНО" и удостаивались особой записи в протоколе испытаний: "Стабильность результатов тестовых испытаний".

бесплатная гарантия 3 года

Официальный дистрибьютор в России

ООО "Фирма Шанс+"

www.batteries.ru

Есть только те, кто нас предпочитает, и те, кто нас еще не знает

Абакан	(3902) 28-55-46	Казань	(843) 266-67-21	Н. Новгород	(831) 276-15-22	Саратов	(8452) 52-99-70
Ангарск	(3951) 55-82-89	Калуга	(4842) 52-70-35	Нижнекамск	(3466) 23-88-11	Санкт-Горск	(39042) 6-45-12
Барнаул	(3852) 29-00-93	Киров	(8332) 35-35-15	Новокузнецк	(3843) 38-44-90	Смоленск	(4812) 24-48-38
Благовещенск	(4162) 22-17-14	Краснодар	(861) 229-42-15	Новомосковск	(48762) 6-99-11	Сургут	(3462) 22-90-80
Владивосток	(4232) 21-52-30	Курск	(471) 51-215-87	Норильск	(3919) 22-02-88	Сызрань	(8464) 98-35-53
Владикавказ	(8672) 57-46-99	Магнитогорск	(48431) 2-15-69	Ноябрьск	(34965) 42-22-21	Тольятти	(8482) 42-95-55
Вологда	(8172) 52-23-62	Москва "КЗМП 183"	(495) 926-22-22	Оренбург	(3532) 30-61-65	Тюмень	(3452) 74-68-05
Воронеж	(4732) 91-05-93	Москва "КЗМП Домодедово	(495) 926-32-08	Пенза	(8412) 68-73-22	Ухта-Ухта	(3012) 46-77-77
Воронеж	(930) 769-91-71	Москва Интернет-магазин	(495) 984-33-50	Пермь	(3422) 16-60-55	Уренгой	(3494) 92-47-35
Екатеринбург	(343) 368-75-50	Москва Интернет-магазин	(495) 229-41-93	Петрозаводск	(8142) 66-66-66	Уфа	(562) 133-13-80
Жуковский	(495) 729-39-89	Москва ПлюсМи	(905) 755-06-42	Рязань	(4912) 202-102	Чебоксары	(8352) 63-87-44
Ижевск	(3412) 66-35-11	Москва Центр Лада	(495) 521-73-30	Самара	(846) 260-34-21	Череповец	(8202) 22-56-06
Иркутск	(914) 896-81-27	Москва Ю. Порт	(916) 412-50-07	Санкт-Петербург	(812) 998-08-21	Черногорск	(39031) 2-39-33
Йошкар-Ола	(8362) 22-26-42	Мурманск	(8152) 38-89-14	Санкт-Петербург "Карат"	(812) 319-55-79	Ярославль	(4852) 58-10-00

приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

Радиатор двигателя не славится надежностью у многих моделей Киа» и «Хёндай». Вот и для «Рио» характерна утечка антифриза по завальцовке пластиковых бачков.

Слабое место задней подвески – амортизаторы: стучат даже на новой машине и скоро начинают подтекать. Это самая яркая фамильная черта, доказывающая родство «Рио» с «Верной».

опрос выявил интересную деталь: массовость дефекта проявилась с конца 2010 года. Оказалось, что производитель стартеров с 27 августа 2010 года изменил конструкцию и присвоил агрегату иной каталожный номер. Прежний был 3610026850 или 3610026852, а новый – 3610026810 или 3610026860. Что конкретно поменяли, никто толком не знает: представительство, как было сказано, воды в рот набрало, а дилеры ремонтом стартеров не занимаются. В лучшем случае меняют по гарантии. И при этом отмечают, что в 90% случаев проблема решается элементарной подтяжкой и смазкой силовых клемм втягивающего реле.

БОРОЗДЫ НЕ ПОРТИТ

Все моторы – проверенные временем, некогда разработанные «Мицубиси» и неплохо себя зарекомендовавшие на «Гетце» (ЗР, 2007, № 11), «Матриксе» (2008, № 4), «Элантре» (2009, № 6). С появлением электроусилителя исчез насос ГУРа и изменился привод навесных агрегатов. С ГРМ всё как раньше: зубчатый ремень приводит выпускной распредвал, а впускной связывает с ним отдельная цепь в задней части агрегата (в районе четвертого цилиндра). Ремень ГРМ меняем через 60 тыс. км (по новому регламенту через 90 тыс. км), а цепь – лучше всего на 120-й тысяче. Хотя зачастую ее хватает и до 180 тыс. км. При покупке подержанного автомобиля, если не уверены в его реальном пробеге, ремень с роликом лучше замените превентивно.

Многочисленные прошивки блока управления так и не сделали двигатели менее требовательными к качеству топлива. Но к повышенному содержанию смол они относятся терпимо – клапаны работают без проблем. Правда, дилеры рекомендуют промывать форсунки без демонтажа каждые 30–45 тыс. км (при этом смывается нагар с клапанов и их направляющих). Свечи после такой инъекции обязательно меняем. Высоковольтные провода обычно служат 80–100 тыс. км.

Радиатор двигателя менее живуч. Под влиянием реагентов он начинает подтекать по нижней левой завальцовке уже через 60 тыс. км (около 10% случаев). Следите за уровнем антифриза: прозеваете – двигатель может получить необратимый тепловой удар!

В выпускной системе установлен гофр, соединяющий коллектор с резонатором. Живет он долго, в отличие от аналога на «Гетце», поскольку дальше отодвинут от двигателя и его дополнительной защиты. Но если защита моторного отсека замята и касается гофра, то наверняка прогрызет в нем дырку. Проникший свежий воздух сбивает с толку датчик кислорода, а тот дурачит блок управления двигателем. Загорается *Check Engine*, и резко растет расход бензина.

ЧЬИ-ТО ТАПОЧКИ

«Рио» собрал воедино детали подвесок от своих сводных братьев и сестер: что-то взял у «Гетца», что-то у «Элантры». От «Верны» же получил подтекающие к 40 тыс. км пробега задние амортизаторы; они еще и гремят. Со стуками можно справиться, подкладывая поролоновые колечки под пыльник. Но лучше поставить амортизаторы «Кони».

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

Модель	1,4 л, МКП	1,6 л, АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	384 740	447 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	75 120	
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Втулки рулевого механизма	8200	
Рулевые наконечники (с регулировкой схождения)	8000	
Стартер	11 800	
Сцепление	19 000	–
Промывка форсунок (дважды)	6400	
Высоковольтные провода	3600	
Радиатор охлаждения двигателя	11 200	
Задние амортизаторы	13 700	
Стойки и втулки стабилизатора передней подвески (две замены)	10 800	
Тормозные диски и колодки передние	15 650	
Тормозные колодки передние (две замены)	9600	
Тормозные колодки задние (дисковые, две замены)	10 400	
ИТОГО	588 210	631 470
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	306 000	326 500
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	282 210	304 970
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	8,0	9,0
Расходы на топливо (А95; 30 руб./л)	180 000	202 500
Стоимость 1 км пробега (ЗР, 2011, № 1, 12)	6,16	6,76
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Нижний карданный шарнир рулевого вала	3600	
Блок климат-контроля в сборе	37 500	
Поворотный кулак	9000	
Топливный фильтр (внеплановая замена)	3000	

**Цены на сентябрь 2012 года. Ремонт, запчасти и ТО у дилера.*
***Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.*

Поворотный кулак оказался у «Рио» явно слабым: при малейшем контакте с бордюром гнется в дугу в месте крепления к амортизационной стойке. Альтернативы нет, поэтому будьте аккуратнее с препятствиями, в том числе с «лежачими полицейскими».

То же касается стоек стабилизатора передней подвески. При небрежной езде их хватает не более чем на 30 тыс. км. Меняют обычно вместе с втулками – выходит ненамного дороже. В адрес ступичных подшипников, шаровых опор и сайлент-блоков особых нареканий нет. ЗР

Благодарим интернет-сообщество www.kiarioclub.ru, а также компанию «АВТОМИР» в Береговом проезде (Москва) за содействие в подготовке материала.

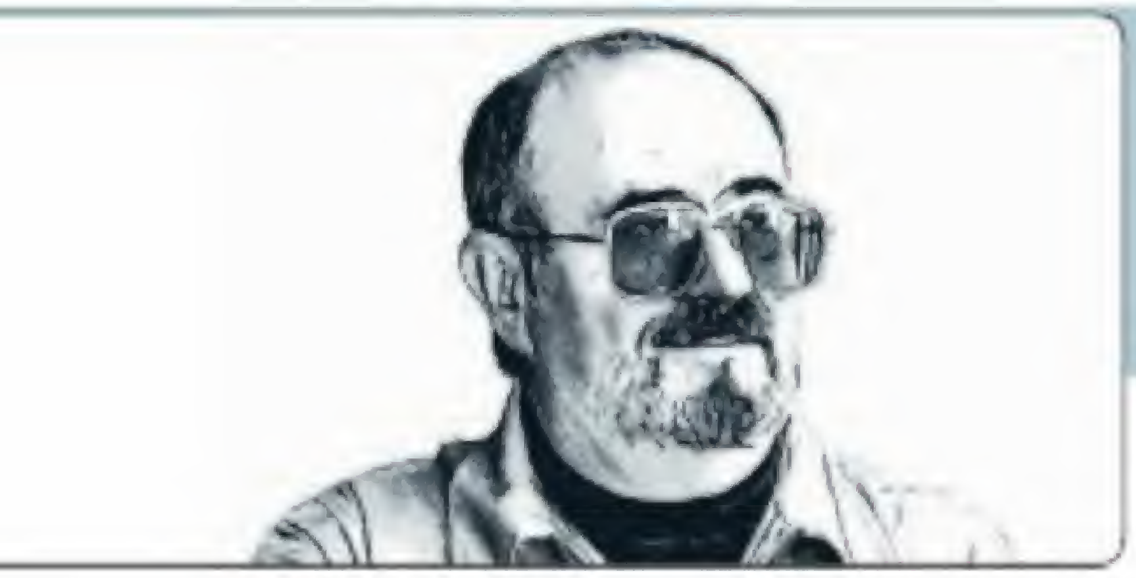
Часто в отказе стартера виноват недотянутый крепеж плюсовой клеммы. Если на штырь сперва навернуть гайку, затем установить наконечник провода и закрепить его другой гайкой через гровер, это может вернуть агрегат к жизни.

На приклепанной к щиту передка табличке выбит российский VIN (подавляющее большинство «рио» для нашего рынка собирали в Калининграде). Качество сборки нареканий не вызывает.

Реклама

Издательство «За рулем» представляет книгу **«Киа-Рио выпуска с 2011 г. Серия книг «Своими силами».** Подробности на **shop.zr.ru**

На правах рекламы



КОМУ МОРОЗ НЕ СТРАШЕН

Наивно думать, что трескучий мороз избавляет от проблем с охлаждением двигателя, особенно на старой машине, убеждает **Анатолий Вайсман**.

Зимой риск «вскипятить» двигатель вроде бы меньше. При движении с малой нагрузкой по хорошей дороге он на высшей передаче порой даже недогревается, заставляя укрывать радиатор от чрезмерного обдува – иначе работает неоптимально, с повышенным расходом топлива, к тому же в машине будет холодно. Однако сильно нагруженный двигатель требует полноценного охлаждения. А оно зависит от множества факторов. Скажем, от состояния самого мотора, количества и качества жидкости в системе, скорости ее циркуляции, степени засорения магистралей и радиатора, исправности термостата и помпы... Даже в сильный мороз мотор можно перегреть! Вот машина съехала с шоссе на заметенный снегом проселок и забуксовала, мотор ревет, водила нервничает, газует... Тут и горячая печка – слабое утешение.

Именно потому, что отклонения температуры двигателя от оптимальной вредны в принципе, роль жидкостных систем охлаждения трудно переоценить. Поначалу они делали жизнь автомобилистов крайне хлопотной. Вода – отличный теплоноситель, но только не в мороз. Объем килограмма льда примерно на 10% больше объема килограмма воды, так что мотор и радиатор, оставленные с нею на морозе, гарантированно погибают. Покидая машину надолго, наши деды воду сливали, а перед пуском заливали ведро кипятку.

В юности из окна студенческого общежития я часто наблюдал, как армады автобусов в соседнем парке ночи напролет насыщали морозный воздух едкой гарью от заведенных моторов. Нет бы заливать в двигатели что-то незамерзающее, дабы не мучить их круглосуточно и не жечь зря топливо! Но нашим дедам так было проще. Вообще же, этот вопрос не нов. В двадцатые годы в качестве охлаждающей жидкости использовали глицерин. Поговаривают, дело доходило и до сахарного сиропа с медом.

Так что же такое антифриз? С течением времени в ведущих автомобильных державах прочно утвердились охлаждающие жидкости на основе этиленгликоля – многоатомного спирта. Их и назвали антифризами. Любопытно, что 100-процентный этиленгликоль (ЭГ) начинает кристаллизоваться при –12,6 °С, но по мере разбавления водой эта температура падает! Наиболее стойкая к морозу (до –75 °С) смесь содержит около 67% ЭГ и 33% воды (при дальнейшем увеличении доли H_2O температура замерзания повышается).

Коэффициент объемного расширения антифриза при нагревании ощутимо больше, чем у воды, что сделало необходимыми так называемые расширительные бачки. А вот при замерзании он, в отличие от воды, свой объем не увеличивает и разрушением двигателю не грозит. При кристаллизации образует не сплошной лед, а кашицу.

Этиленгликолевый антифриз очень неравнодушен к металлам – с удовольствием «ест» железо, алюминий, латунь и т. д. Умеряют его аппетит добавлением ингибиторов коррозии. Еще один минус – вспенивание при работе. Доводя антифриз до товарной кондиции, производители вводят в него целую гамму присадок. А завершает дело добавка красителя. При утечке яркая окраска жидкости поможет найти место повреждения, а заодно уменьшает еще один риск: ЭГ-антифриз очень ядовит – для переселения в мир иной достаточно принять каких-то 35 граммов. И народ это знает не понаслышке.

Если шланг отопителя забит герметиком, внутри машины будет холодно всегда!

Пробка радиатора со штуцером удобна для проверки герметичности системы.

Цвет антифриза за время эксплуатации может меняться. Обычно он бледнеет, но рабочие качества от этого не зависят. Вот если побуреет, дело худо: значит, идет сильная коррозия рубашки охлаждения. Возможно, присадки разложились либо изначально их было мало. А так как теплопроводность окислов низка, поврежденные коррозией блок цилиндров и головка сильнее нагреваются. А отложения внутри радиатора и помпы довершают «картину маслом».

Если в антифриз прорываются раскаленные отработавшие газы, он тоже темнеет. Тогда в расширительном бачке появляются пузыри и пахнет из него отнюдь не фиалками. Теплоотвод опять-таки ухудшается, к тому же газы дополнительно подогревают антифриз. Его заменой такую проблему не решить, необходим срочный ремонт двигателя.

Сроки замены антифриза указаны в сервисной книжке. Эксплуатация просроченного продукта грозит тем, что на стенках рубашки охлаждения откладывается еще и накипь. При толщине хотя бы 0,2 мм она существенно ухудшает тепловой режим. Как с ней бороться? В продаже немало средств. Но в этих эликсирах кислоты, и не факт, что вместе с удаленным шламом не придется выкинуть и неожиданно прохудившийся радиатор.

«Хладотекучесть» антифриза – неприятное свойство. В горячем состоянии никаких признаков протечки порой не найдешь, а в холодное время под стылой машиной невесть откуда расплывается пятно! В таком случае полезно осмотреть все стыки патрубков, а то и на ощупь проверить. Вот только удастся ли найти течь? Тогда останется одно – опрессовать систему охлаждения. В старую пробку радиатора или расширительного бачка встраиваем

сосок от камеры и закачиваем в систему воздух под избыточным давлением – но не более 2 бар, чтобы не разрушить ее. Очень важно, чтобы при этой процедуре мотор был совершенно холодный.

Для герметизации магазины предлагают немало чудодейственных жидкостей. Недавно мой знакомый, обнаружив непонятную утечку тосола, молниеносно «победил» ее рекламируемым средством. Но почему теперь чаще стал включаться вентилятор? Оказывается, такие препараты, обволакивая детали системы пленкой, плохо проводящей тепло, мешают как его отводу, так и передаче от жидкости к радиатору.

Еще смешней другая история: после герметизации системы клиент замерз – остыл отопитель. Виновница – пробка в патрубке радиатора. Объяснили клиенту, что добавлять это снадобье следовало при открытом кране отопителя.

Отечественные патрубки системы охлаждения зачастую подводят даже на сравнительно молодых машинах. Менять их поодиночке не рекомендую: ведь если потек один, за ним последуют и другие. Лучше обновлять все скопом, причем вместе с хомутами.

Тосол – что это? Обычный этиленгликолевый антифриз, только отечественного разлива. Был разработан в ГосНИИОХТ в 1971 году, в связи с пуском Волжского автозавода, и получил название «тосол». Первые три буквы – аббревиатура от «технологии органического синтеза», окончание «ол» указывает на спиртовую природу. Производится и поныне, хотя за рубежом давно появились антифризы, по многим позициям его превосходящие. Это, например, карбоксилатные, гибридные и иные продукты с современными присадками, значительно удлиняющими срок замены. Производятся антифризы и на основе пропиленгликоля. Их токсичность незначительна, а теплопроводность выше, чем у тосолов. И хотя они намного дороже, экологи за них горой!

Можно ли разбавлять тосолы водой? Если в разумных пределах и дистиллированной водой, то можно. Но проверять результат следует не на глаз, а отслеживая изменение плотности раствора ареометром. В аварийных же случаях берите воду хоть из канавы, но долго ездить так, тем более в мороз, не стоит. Причины мы уже рассмотрели.

Смешивать антифризы разных марок, от разных производителей, сделанные по разным ГОСТам как минимум неразумно. Рискуете не только «усугубить портвейном», но и запросто отравиться. Впрочем, это я о машине, господа. ЗР

На правах рекламы

Зима полным ходом

Оригинальные колеса в сборе от «Мерседес-Бенц»

Зима постепенно вступает в свои права, заставляя всех считаться с ее условиями. Но что бы ни готовила Вам это холодное время года: снег, гололед – Вы всегда можете быть уверены в безопасности и комфорте Вашего «Мерседес-Бенц».

Зимние колеса в сборе от «Мерседес-Бенц» – это высочайшее качество, технологичность, безупречный дизайн, а также широкий ассортимент дисков и шин от лучших мировых производителей (Nokian, Continental, Michelin, Dunlop, Pirelli), чтобы Вы смогли выбрать комбинацию, подчеркивающую Вашу яркую индивидуальность.

Кроме этих очевидных преимуществ, приобретая уже собранное колесо, Вы получаете еще и значительную финансовую выгоду. Без сомнения, колеса в сборе от «Мерседес-Бенц» – приобретение, которое позволит Вам продолжать движение полным ходом.

5-спицевый диск, 17"
для E-Класса
Нешипованная зимняя резина
Pirelli W210 Sottozero Serie II MO
22 543 руб.

*Стоимость указана за одно колесо в сборе.

www.mercedes-benz.ru/cw

Mercedes-Benz

ПРОЛОЖИ
МОТО МАРШРУТ!

КАТАЛОГ «ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ»
ОАО «АГЕНТСТВО «РОСПЕЧАТЬ»
Индекс (полугодие / год): 70594 / 72391
Цена*: 247,86 / 495,71 руб.

КАТАЛОГ «ПОЧТА РОССИИ»
ООО «МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПОДПИСКИ»
Индекс (полугодие / год): 99195 / 99582
Цена*: 262,74 / 525,47 руб.

ОБЪЕДЕНЕННЫЙ КАТАЛОГ
«ПРЕССА РОССИИ»
Индекс (полугодие / год): 43254 / 29276
Цена**: 671,16 / 1242,16 руб.

*Цена зависит от региона и способа доставки. Все указанные цены – «до востребования» (получение в отделении связи) в г. Москве. На обложке указана цена номера при годовой подписке по каталогу «Роспечать».
**По этому каталогу доставка осуществляется бандеролями в адрес подписчика.

реклама

Driving Tomorrow
Технологии будущего

Ты победитель!

Зимние шины высочайшего качества

WINGUARD with SPIKE

WINGUARD ice

WINGUARD suv

Представительство Nexen Tire Corporation в России и СНГ
Россия, г. Москва, 123610, Краснопресненская наб. 12,
Центр Международной Торговли, подъезд 3, офис 1902А
Тел.: +7-495-967-0380, Факс: +7-495-967-0381
http://ru.nexentire.com

NEXEN TIRE

ВАС НЕ ВИДНО!

В течение года мы несколько раз писали о проблемах пешеходных переходов. Но простой эксперимент нагляднее любой статьи. Результаты обобщил пешеход (он же водитель) Сергей Смирнов.

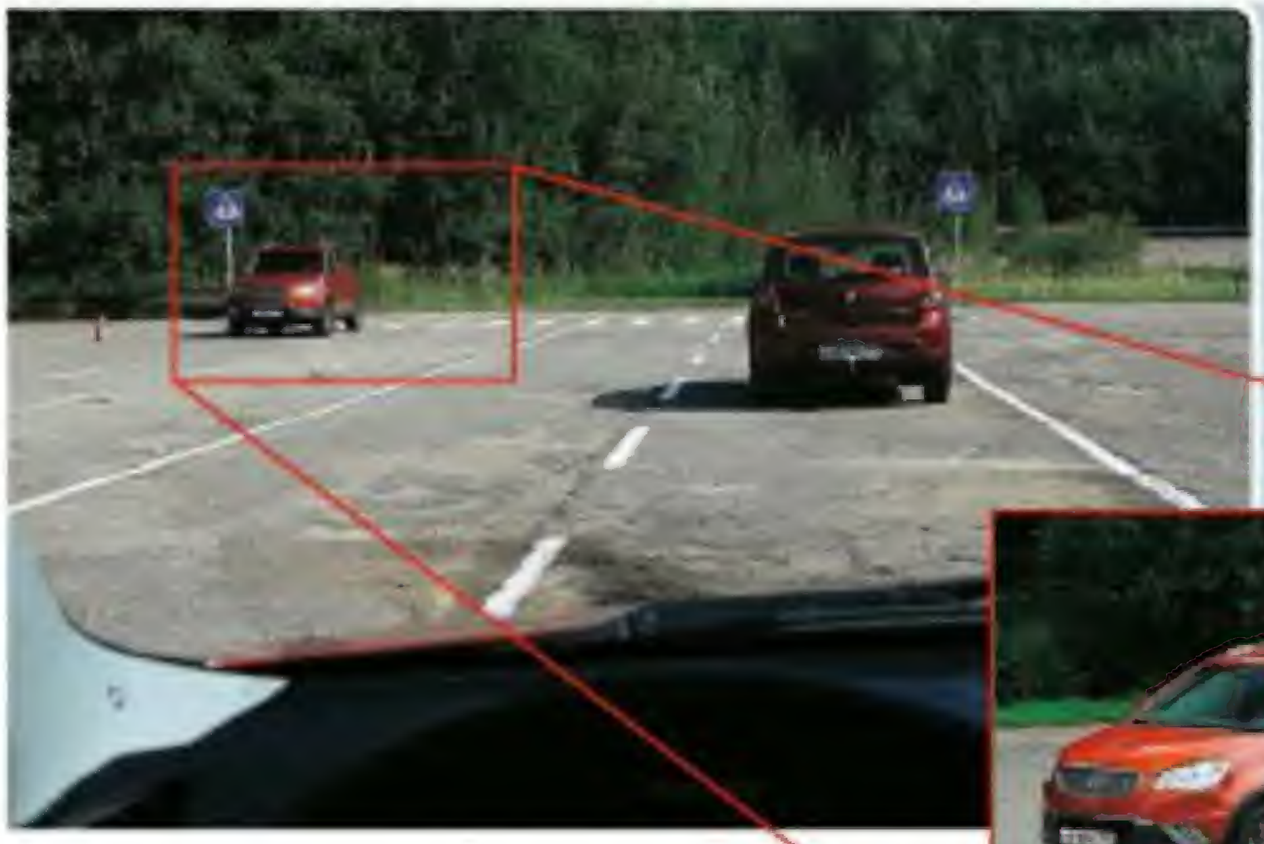
МЕНЯЕМ ПРАВИЛА

В августовском номере ЗР выступил с рядом инициатив. Одно из предложений касалось перспективных изменений в ПДД. Сейчас правила разрешают оставлять автомобиль сразу за зеброй и запрещают парковаться ближе 5 м перед ней. Мы предлагаем запретить стоянку и остановку ближе 10 м перед и за пешеходным переходом в населенных пунктах, а вне населенных пунктов – ближе 50 м. Чтобы обосновать наше предложение, мы отправились на Дмитровский полигон.

Задача была поставлена следующая. На небольшом участке моделируем ситуацию, когда автомобиль припаркован сразу за пешеходным переходом (как разрешено сейчас) и в 10 м от него (как предлагаем мы). При этом из-за припаркованной машины будет выходить пешеход. Сможет ли водитель вовремя его заметить, чтобы избежать несчастья? А сам пешеход – видит ли приближающийся транспорт?

На полигоне нарисовали участок проезжей части из четырех полос с пешеходным переходом. Ширина каждой полосы 3 м, перехода – 4 м. Автомобиль, на котором водитель должен высматривать пешеходов, установили на расстоянии 40 м: мы учитывали, что остановочный путь на сухом асфальте при торможении со скорости 60 км/ч составляет примерно 37 м.

Поехали!

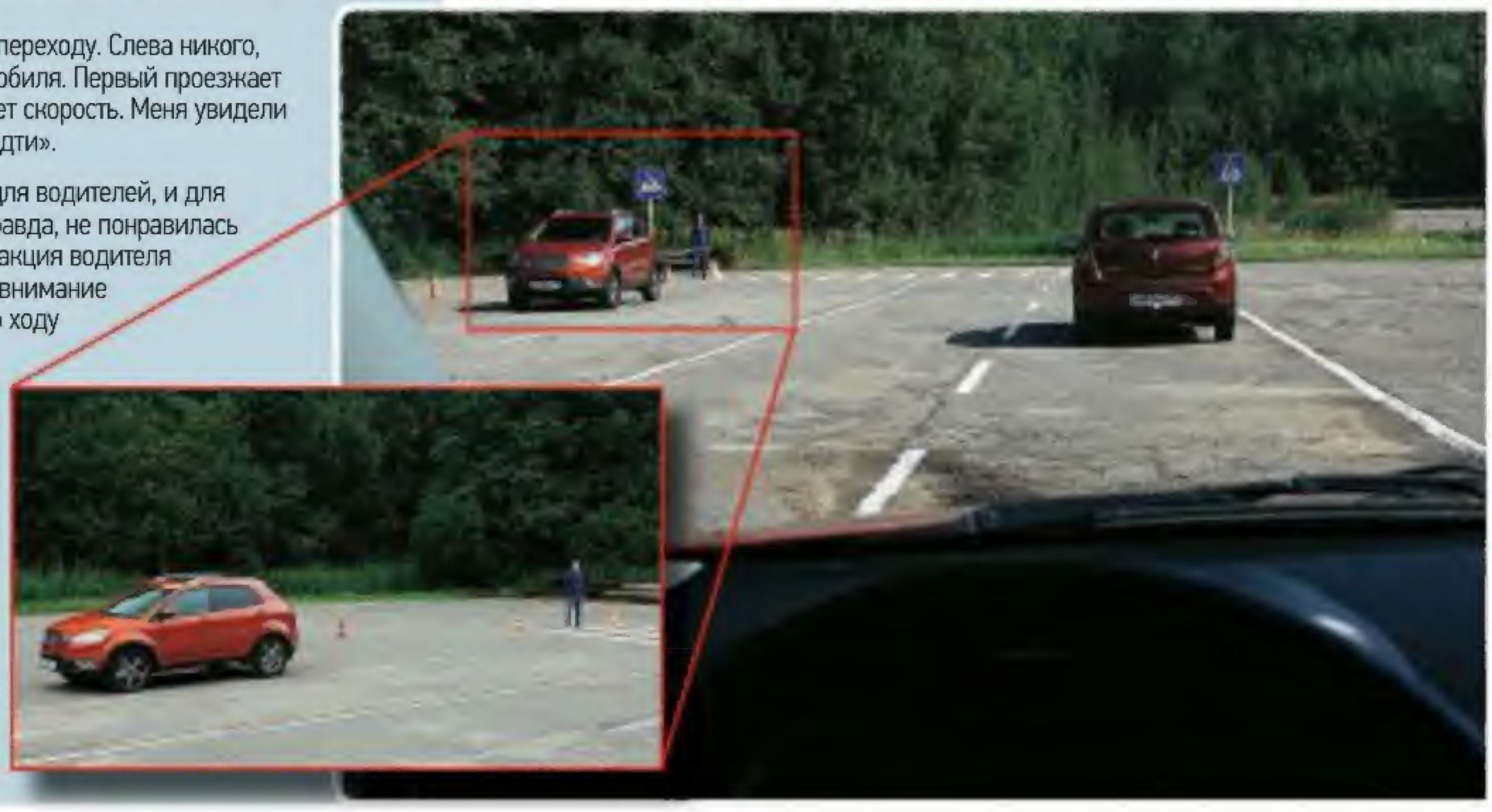


Водитель: «Приближаюсь к переходу, вижу неподвижный автомобиль слева. Впереди идущая машина не тормозит, пешеходов не видно. Можно спокойно проезжать через переход».
Пешеход: «Машин слева нет, справа из-за припаркованного авто ничего не видно. Выхожу на зебру. Приближающийся транспорт справа увидел, когда пересек одну полосу движения почти целиком!».

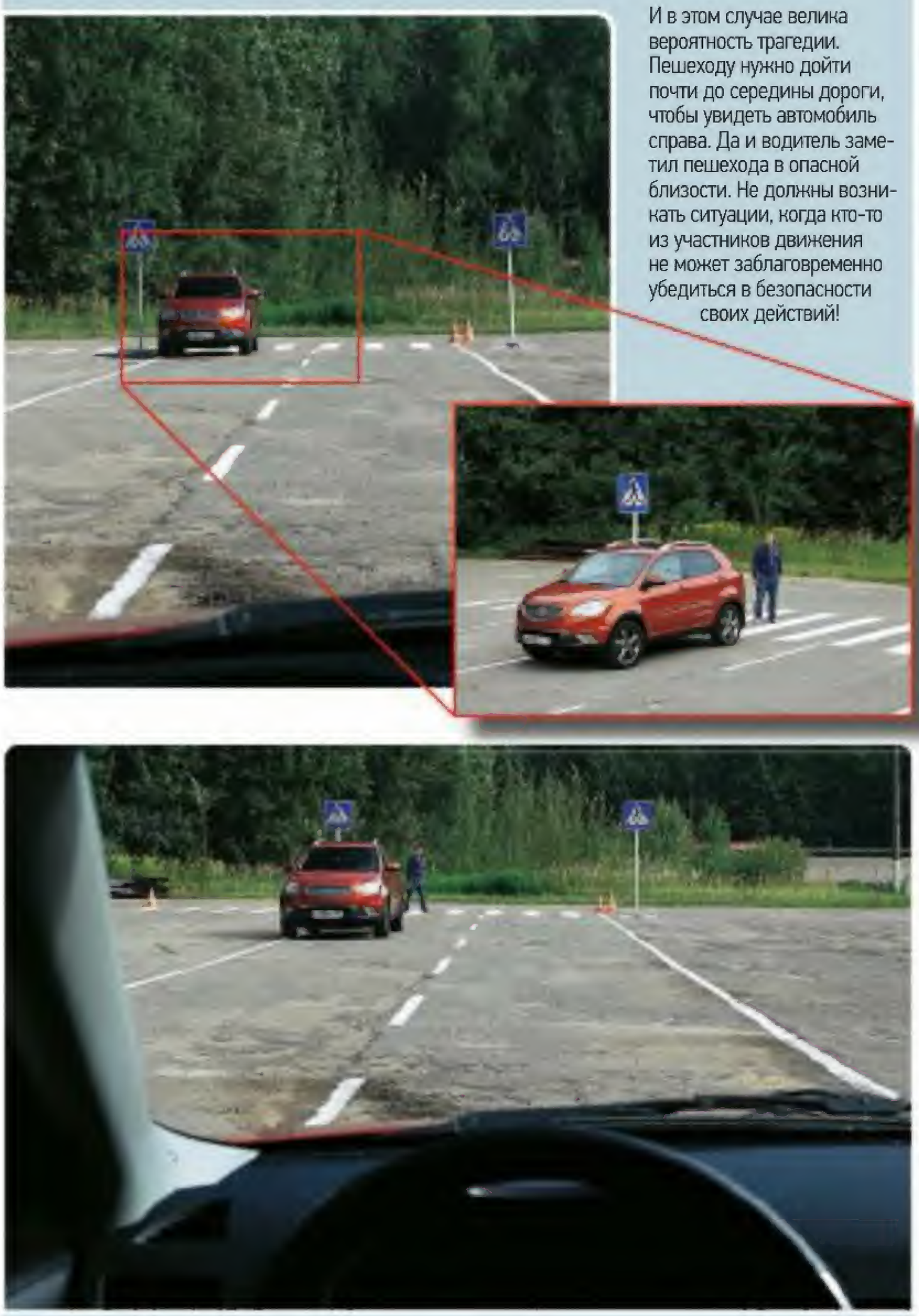
Ситуация однозначно опасная! Конечно, ПДД требуют от водителя при приближении к переходу снизить скорость, чтобы убедиться в отсутствии пешеходов. А пешеходы, в свою очередь, обязаны убедиться, что их пропускают. В нашей ситуации припаркованная машина – реальная угроза для пешехода. Тот не видит приближающийся автомобиль, водитель которого, в свою очередь, не может знать, что в следующую секунду на дороге появится человек... Такого быть не должно!

Водитель: «Вижу переход. Автомобиль впереди не снижает скорость и не тормозит. Справа пешеходов не видно. Можно проезжать переход... Стоп! На противоположном конце зебры пешеход! Снижаю скорость».
Пешеход: «Подхожу к переходу. Слева никого, справа вижу два автомобиля. Первый проезжает переход, второй снижает скорость. Меня увидели и пропускают. Можно идти».

В этом случае обзор и для водителей, и для пешехода отличный. Правда, не понравилась немного запоздалая реакция водителя на пешехода. Ведь всё внимание обращено на полосы по ходу движения. Поэтому установка светофоров на многополосных дорогах (строительство подземных или надземных переходов) – единственно правильное решение, которое поможет окончательно снять проблему.



Водитель: «Впереди переход. Справа никого, слева припаркованный автомобиль. Пешеходов не видно. На всякий случай сбавлю скорость».
Пешеход: «Слева дорога свободна. Справа ничего не видно из-за стоящей машины. Выхожу на зебру, пытаюсь посмотреть направо...»



И в этом случае велика вероятность трагедии. Пешеходу нужно дойти почти до середины дороги, чтобы увидеть автомобиль справа. Да и водитель заметил пешехода в опасной близости. Не должны возникать ситуации, когда кто-то из участников движения не может заблаговременно убедиться в безопасности своих действий!

Водитель: «На зебре никого. Слева стоит машина. Можно проезжать... Нет, опасность! За неподвижным авто стоит пешеход».
Пешеход: «Подхожу к зебре. Слева никого, справа едет машина. Потихоньку выхожу на переход. Авто справа скорость не снижает. Ничего, подожду... Ага, все-таки заметил! Перехожу дорогу».

На узкой двухполоске расстояние от припаркованной машины до перехода в 10 м не такое безопасное, как на четырехполосной. Тем не менее пешехода можно заметить раньше. Бесспорный плюс этой ситуации – открытый обзор для пешехода: правую часть дороги ему никто не закрывает.

ЭКСПЕРИМЕНТ ПОДТВЕРДИЛ ПРАВИЛЬНОСТЬ НАШЕЙ ИНИЦИАТИВЫ: ПРАВИЛА ОСТАНОВКИ И СТОЯНКИ АВТОМОБИЛЕЙ У ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ НУЖНО МЕНЯТЬ!

На правах рекламы

ДОРОГОЙ МОЙ ПАССАЖИР

С января 2013 года всех перевозчиков обяжут заключать договоры страхования своей гражданской ответственности перед пассажирами. Получить компенсацию причиненного вреда здоровью, жизни и имуществу будет проще, чем в случае ОСАГО, и денег обещают больше. Предложение Минфина изучил Сергей Смирнов.

Новый год встретит нас не только длительными выходными, но и подорожавшими билетами на все виды транспорта. Сомневаться в этом не приходится. Дело в том, что на компании, перевозящие пассажиров всеми видами транспорта (за исключением такси и метрополитена), возложена дополнительная финансовая нагрузка – по страхованию ответственности перед пассажирами. Соответствующий закон вступает в силу как раз 1 января 2013 года. Страховые тарифы, например, для автобусных перевозок международного и междугороднего сообщения составят от 9,14 до 18,4 рубля за одного пассажира. Городские маршрутки тоже подорожают: здесь за одно пассажироместо бизнесменам придется выложить от 43 до 87 копеек. Для них самый простой путь – увеличить стоимость билетов минимум на рубль. Или вы можете представить водителя маршрутки, который предложит доплатить 43 копейки за страховку?

А что же пассажиры получат взамен? Закон оценивает жизнь пассажира в 2 млн. 25 тыс. рублей, вред здоровью – до 2 млн., имущественный ущерб – до 23 тыс. рублей.

Минфин обещает быстрое и полное возмещение ущерба, причиненного в результате деятельности перевозчика. В проекте постановления правительства РФ (на момент подготовки материала документ еще не был принят) определено, сколько «стоит» тот или иной поврежденный орган. Цены, отмечу, установлены рыночные и достаточные для реальной компенсации вреда. Так, если при проезде в маршрутке вам повредили глаз (не дай бог!), страховая компания выплатит 100 тыс. рублей (подробнее – см. схему).

Цинично, скажут некоторые? Как посмотреть, ведь у пострадавших появляется возможность быстро и без судебной волокиты получить средства на лечение. Надеюсь на это...

Для получения страховки достаточно заявления в произвольной форме, где указаны данные потерпевшего, характер повреждения, вид транспорта, название компании-перевозчика.
Если перевозчик не застраховал свою ответственность перед пассажирами, отвечать ему. По установленным тарифам, но за свой счет. Еще и накажут за отсутствие страховки.
Информацию о страховой компании перевозчик обязан размещать на видном месте или на проездных документах.

На правах рекламы

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА AIRLINE
6A / 12A / 15A

Автоматические зарядные устройства AIRLINE предназначены для зарядки автомобильных и мотоциклетных свинцово-кислотных аккумуляторных батарей (АКБ) любого типа с номинальным напряжением 12 Вольт.

www.airline.su

- Устройства реализуют заряд по закону Вудбриджа.
- Позволяют заряжать любую исправную батарею относительно быстро и без повреждения.
- Устройства защищены от переполюсовки и коротких замыканий.

автомобильные аксессуары

ВИКТОР НИЛОВ,
НАЧАЛЬНИК ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОБДД МВД РФ, ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ ПОЛИЦИИ:

«ГИБДД РОССИИ РЕКОМЕНДУЕТ НОСИТЬ ЖИЛЕТ НЕ ТОЛЬКО ПО ДОЛГУ СЛУЖБЫ. В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК НА ДОРОГЕ ОН МОЖЕТ УБЕРЕЧЬ ВОДИТЕЛЯ».

Сигнальный жилет способствует вашей безопасности. Надевайте его при вынужденной остановке и в опасном месте!

Реклама

купите 10 любых коробок WD-40 И ПОЛУЧИТЕ В ПОДАРОК моторное масло Mobil1 5w-50 (4л)

АКЦИЯ НА WD-40!

WD-40

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ

* WD-40 5л в акции не участвует

сроки акции:
С 15 октября по 30 ноября 2012 г.

НОВАЯ ПРОДУКЦИЯ ОТ БРЕНДА WD-40!

WD-40

SPECIALIST

БЫСТРОСОХНУЩАЯ **СИЛИКОНОВАЯ** СМАЗКА
12 штук в коробке объем 400 мл.

БЫСТРОДЕЙСТВУЮЩАЯ **ПРОНИКАЮЩАЯ** СМАЗКА
12 штук в коробке объем 400 мл.

Сроки акции: с 1 октября по 30 ноября

БЕЛАЯ ЛИТИЕВАЯ СМАЗКА
12 штук в коробке объем 400 мл.

БЫСТРОСОХНУЩИЙ **ОЧИСТИТЕЛЬ КОНТАКТОВ**
12 штук в коробке объем 400 мл.

УСЛОВИЯ АКЦИИ:

ДЛЯ ДИЛЕРОВ
купите 1 паллет WD-40 SPECIALIST (76 кор/паллет = 4 вида продукта х 19 коробок каждого) и получите **в подарок** 19 коробок WD-40 100мл (12шт/ кор)

ДЛЯ КРУПНОГО И МЕЛКОГО ОПТА
купите 4 любые коробки WD-40 SPECIALIST (12шт/кор) и получите **в подарок** 1 коробку WD-40 100мл (12шт/кор)

Дистрибьютор WD-40 в России
ООО "Феникс Юнайтид"
Москва (495) 937 42 27
С.-Петербург (812) 542 95 41

Региональные дилеры WD-40:

Астрахань	(8512)342 662	Ижевск	(3412)523 402	Мурманск	(8152)214 522	Пермь	(342)296 20 80	Тамбов	(4752)724 644
Барнаул	(3852)463 246, 8 923 642 14 94	Йошкар-Ола	(8362)462 466	Махачкала	(928)834 33 34	Петергоф	8 918 288 72 28	Тверь	(4822)320 605
Белгород	(4722)347 437	Иркутск	(3952)209 034	Набережные Челны	(8552)778 173	Ростов-на-Дону	(863)278 80 01	Тольятти	(8482)518 220
Владивосток	(4232)603 603	Казань	(843)272 02 07	Нижневартовск	(3466)678 759	Рязань	(4912)301 536	Тула	(4872)392 538, (4872)391 828
Брянск	(4832)417 472	Калуга	(4842)751 105	Нижний Новгород	(831)255 47 47	Самара	(846)279 28 65	Тюмень	(3452)471 180, (3452)306 331
Владимир	(4922)453 791	Кемерово	(3842)568 497	Новокузнецк	(3843)378 636	Саранск	(8342)318 149	Ульяновск	(8422)654 737
Волжский	(8443)387 676	Киров	(8332)567 533	Новосибирск	(383)264 26 95	Саратов	(8453)743 000	Уфа	(347)292 16 54
Волгоград	(8442)488 877	Кострома	(4852)481 160	Нолбинск	(3494)354 676	Сахалин	(4242)558 616	Хабаровск	(4212)543 881
Вологда	(8172)510 171	Краснодар	(861)210 02 69	Обнинск	(48439)43 939	Северодвинск	(8184)586 963	Чебоксары	(8352)308 382
Воронеж	(4732)417 997	Красноярск	(391)200 00 22	Омск	(3812)683 111	Смоленск	(4812)418 888	Челябинск	(351)269 84 44
Екатеринбург	(343)228 00 28	Курск	(4712)324 205	Орел	(4862)724 433	Ставрополь	(8652)562 148, (8652)386 867	Ярославль	(4852)459 002
Ивановск	(4932)490 202	Липецк	(4742)318 077	Оренбург	(3532)756 449	Сургут	(3462)224 546		
		Магнитогорск	(3519)390 229	Пенза	(8412)395 859				

ПЛАВИМ ПОЧВУ, УДОБРЯЕМ ЛЕД

Когда в арсенале столичных коммунальщиков появляются новые противогололедные реагенты, жди неприятностей. Стекла машины покрываются плохо смываемым налетом, снег превращается в скользкую грязную жижу... За изучение темы взялись Игорь Моржаретто и Михаил Колодочкин.

ИГРА В ПОДДАВКИ

Умение уходить от неприятных вопросов в столичной мэрии освоили давным-давно, причем в совершенстве. Лишний раз это подтвердили наши попытки выяснить, что же за препараты применяют в Москве, почему закупают именно их, в каком количестве и кто за это отвечает. Вежливые чиновники умело переадресуют журналистов с одного номера телефона на другой, от департамента к департаменту, просят прислать официальные письма, подождать ответа несколько дней... И так может продолжаться бесконечно. В ожидании мы изучили несколько официальных документов, касающихся борьбы со льдом в столице. Откуда почерпнули массу интересной информации.

Например, согласно московской инструкции зима у нас продолжается от 165 до 166 дней в году, а конкретно – с 1 ноября по 15 апреля. При этом в течение трех часов с начала снегопада все дороги должны быть обработаны противогололедными реагентами (ПГР), а МКАД, основные магистрали и развязки – вообще в течение часа, дабы обеспечить «коэффициент сцепления колес автотранспортных средств с дорожным покрытием в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50597-93». А это, в свою очередь, должно гарантировать «безопасные условия движения со скоростью, разрешенной ПДД». Обработка дорог должна проводиться «преимущественно в утренние или вечерние часы, при скорости ветра не более 5,4 м/с и относительной влажности воздуха 40–80%».

Не было только главного – критериев выбора того или иного препарата. Как правило, нас отправляли к итогам разных тендеров, в процессе которых и принимается решение о закупке.

А СУДЬИ КТО?

Выбор противогололедных препаратов в России и в мире не слишком велик: это соли (калия, натрия, магния, в твердом или жидком виде) с небольшим добавлением присадок, а также песок, гранитная крошка и т. п. Всё давно известно и проверено, разница лишь в пропорциях. Местные власти сами выбирают на тендерах поставщиков, которым вправе выдвигать свои требования. Кстати, сертификат на ПГР можно получить во многих лабораториях, где занимаются как химическими, так и физическими испытаниями (в частности, измеряют коэффициент скольжения), – но он не является обязательным! А замеры скольжения в реальных условиях полигона по российским ГОСТам не проводятся вовсе. Поэтому, видимо, на федеральных дорогах испокон веку используют только песок и соль, причем соль разбрасывают и до, и после снегопада.

В Москве же с прошлого года решили пойти своим путем. Например, резко увеличили количество закупаемых ПГР (в год – до 260 тыс. тонн жидких и до 200 тыс. тонн твердых). Причем впервые широко начали применять твердые реагенты на основе хлористого натрия, содержащие до 20% разных добавок (хлористый кальций, формиат натрия и хлористый калий).

Такие препараты теперь проходят по графе «Инновационные био-ПГР». А производитель этого добра так рекламирует свою продукцию: «Плавит лед – удобряет почву».

Logicar

Под защитой логики

Автомобильные охранные системы SCHER-KHAN LOGICAR – это надежная защита в любых ситуациях. Двойное шифрование радиосигнала MAGIC CODE™ PRO 2 для защиты от электронного взлома. Персональный код для подтверждения права снятия автомобиля с охраны. Уверенная связь на дальности до 1500 м. Автозапуск двигателя и более 40 дополнительных сервисных функций

МЕГА-Ф

Техническая поддержка: 8 (800) 555-3-911

WWW.SCHER-KHAN.RU

Оборудование для замеров: динамометр, кусок покрышки и гиря. Да, примитивно, но результаты никто не опроверг!

Может, так оно и будет – от волшебных добавок по весне расцветут вдоль московских дорог травы и кусты невиданной красы... Не знаем. Факт, однако, что новые препараты много дороже старых, проверенных. Такова цена прогресса, который требует затрат. И рекомендуемое количество обработок твердыми ПГР тоже резко увеличено – с 30 до 70 и больше.

С прошлого года в Москве впервые за много лет также разрешили применять ПГР не только на проезжей части, но и на всех тротуарах, во дворах и пешеходных зонах. Для этого закупили 45 тыс. тонн смесей – конечно, «инновационных». Как они будут взаимодействовать с нашей обувью и собачьими лапами, пока неизвестно. Жалобы москвичей по этому поводу не стихают.

НАШИ ЭКСПЕРИМЕНТЫ

Поэтому в конце прошлой зимы мы решили провести целый ряд научных экспериментов. Для этого приобрели мешок с препаратом BIONORD Уральского завода противогололедных материалов.

Тем набралось несколько:

– оценить коэффициенты трения на дорожном покрытии – до и после;

– провести экспресс-анализ влияния чудо-порошка на металл;

– «накормить» подопытное растение (кактус) и сравнить его с обычными собратьями по цветочным горшкам.

Итоги запечатлела камера. Состояние трех кактусов «до и после» в комментариях не нуждается: читатель, надо полагать, догадается, какую из трех колючек мы поливали в течение пары недель водичкой с «Бионордом». Металл отреагировал еще быстрее. Две абсолютно одинаковые гайки погрузили в растворы – в первом была поваренная соль, позаимствованная в редакционном буфете, во втором – дорожное зелье. Результаты после пяти суток выдержки – на фото! На поваренную соль гайка не отреагировала вообще, зато ее подруге явно поплохело!

Что касается трения, то, согласно велению времени, пришлось изготовить «спецоборудование с применением нанотехнологий». Из принесенной в жертву покрышки соорудили подобие салазок, в них положили любимую редакционную гирю, после чего прицепили динамометр и поехали на улицу оценивать трение. Получилось смешно. Каждый проезжающий водитель изумленно выворачивал шею, пытаясь угадать, чем занимаются эти чудаки с гирями, санками и фотокамерами.

А вот чем! На укатанном плотном снегу салазки с пудовой гирей потребовали усилия примерно 5 кг. Тот же участок дороги, обработанный «Бионордом», уже через несколько минут преобразовался в асфальт – усилие подскочило до 8-9 кг! Но еще через полчаса плоды трудов превратились в жидкую скользкую кашицу – и салазки начали двигаться при усилии всего лишь 2-3 кг!

Что, собственно, и ожидалось. Коэффициент трения на обработанном асфальте в какой-то момент становится меньше, чем на укатанном снегу. Но если к снегу водитель морально готов и ведет машину соответствующим образом, то вид «чистого асфальта» вводит его в заблуждение и побуждает ехать, как летом. Итоги? А они в сводках по ДТП... Редакция ни в коем случае не претендует на абсолютную научную объективность нашего эксперимента, проведенного во дворе с помощью подручных средств. Но все-таки целый ряд выводов он позволяет сделать.

Первый: по-прежнему темный лес – всё, что касается городских закупок. И при прежнем мэре, и при нынешнем чиновники совсем не стремятся объяснить, зачем они закупают те или иные препараты, что, конечно, порождает чудовищные слухи – и об их (препаратов) опасности для здоровья людей и растений, и о коррупции, связанной с закупками.

Второй: как нам кажется, некоторые «побочные действия» новых препаратов изучены слабо. Во всяком случае, никто в полигонных условиях не исследовал поведение автомобиля после обработки дорожного покрытия этими реагентами. А зря! ЗР

С ПОЛЬЗОЙ ЛИ?

По данным ГИБДД, в январе 2012 года число ДТП в столице увеличилось на 17% (по отношению к январю 2011 года), количество погибших на дорогах выросло на 60%. Основные причины, по версии ГАИ: превышение скорости и плохое состояние дорог. По мнению экспертов Межрегионального общественного центра «За безопасность российских дорог», главные причины – нарушение технологии зимней уборки улиц и применение непроверенных реагентов.

В зимний период 2011/2012 года Москва закупила в несколько раз больше ПГР, чем в предыдущие годы. В общей сложности на реагенты потрачено около 4 млрд. рублей; годом ранее город закупил реагентов на 1,2 млрд. рублей

С новым препаратом познакомилась стальная гайка. В соленой воде ей лучше!

Подопытные кактусы до и после знакомства с ПГР. Уж удобряет так удобряет...

CHEVROLET

CHEVROLET NIVA

ИСТО4Х4НИК БЕЗГРАНИЧНЫХ ЭМОЦИЙ

Тому, кто рожден для бездорожья, рано или поздно может наскучить городская жизнь.
И когда необходимо ощутить свое истинное предназначение, почувствовать настоящую свободу,
наступает время побега. Побега из города...

NIVA

www.gm-avtovaz.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76

Комплектация представленного автомобиля может отличаться
от фактической. Реклама. Товар сертифицирован.
http://vk.com/chevrolet.niva
http://www.facebook.com/chevrolet.niva

дорожный просвет 200 мм

постоянный полный привод

угол съезда 35°

угол въезда 37°

На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции **Виктор Нилов**.

1 Прочитал в Интернете, что теперь за прогрев мотора во дворе полиция будет лишать прав. Как же быть жителям северных регионов, где зимой иногда приходится не глушить машину – ведь в противном случае утром ее просто не заведешь.

Федор Алексашенко, Томск

Ваша информация не вполне верна. Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) внесены изменения, которыми, в частности, с 1 июля 2012 года повышена ответственность за нарушение правил, установленных для движения транспортных средств (ТС) в жилых зонах. Напомню, что пункт 17.2 Правил дорожного движения запрещает стоянку с работающим двигателем в жилых зонах, а также на приравненных к ним дворовых территориях. Под стоянкой понимается преднамеренное прекращение движения ТС на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой ТС (пункт 1.2 Правил). Таким образом, прогрев двигателя дольше указанного временного периода повлечет за собой ответственность по части 1 статьи 12.28 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере 1500 рублей. Если данное правонарушение совершено в городе федерального значения, Москве или Санкт-Петербурге, придется заплатить штраф в размере 3000 рублей (часть 2 указанной статьи). Как видите, о лишении права управления ТС речь не идет.

2 Почему в случае, когда превышение скорости снято камерой, я должен доказывать, что за рулем был другой человек? Разве это не обязанность полиции?

Альберт Кричевский, Москва

Действительно, статьей 1.5 КоАП РФ закреплен общий принцип презумпции невиновности лица, привлекаемого к административной ответственности. Однако в примечании к этой статье сделано исключение для правонарушений в области дорожного движения, а также благоустройства территории, предусмотренных законами субъектов Российской Федерации. Речь идет о нарушениях, совершенных с использованием ТС, которые были зафиксированы работающими в автоматическом режиме специальными устройствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Согласно статье 2.6.1 КоАП РФ в данном случае к ответственности привлекается собственник (владелец) ТС. Однако он освобождается от ответственности, если в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении подтвердятся содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения ТС находилось во владении или в пользовании другого лица либо было к этому времени похищено. Жалобу необходимо подать в течение 10 суток с момента вручения постановления.

3 Собираюсь подарить внуку к 18-летию машину. Как поставить ее на учет, если ни у внука, ни у меня прав нет?

Серафима Михайловна Кучерова, Москва

В соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации право собственности на ТС не обусловлено наличием права на управление им. В этой связи нет никаких препятствий для приобретения и регистрации автомобиля как за вами, так и за вашим внуком. Но не забывайте, что при регистрации необходимо будет представить автомобиль в Госавтоинспекцию на осмотр. Таким образом, функцию перегонщика придется выполнять водителю, имеющему водительское удостоверение соответствующей категории. При этом, если постановка на учет осуществляется в отсутствие собственника, водителя следует наделить необходимыми полномочиями на основании доверенности, которая может быть составлена в рукописной форме (статья 185 ГК РФ). Кроме того, в соответствии с законодательством на него возлагается обязанность по обязательному страхованию гражданской ответственности.

4 Скоро предстоит менять права, но, к сожалению, не могу найти никаких документов, подтверждающих выдачу. Не будет ли проблем?

Алексей Глинкин, Ленинградская область

Проблем не возникнет. Единственной потенциальной загвоздкой может стать сомнение в подлинности водительского удостоверения, если оно, например, сильно повреждено. Однако согласно Инструкции о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД России (утверждена приказом МВД России от 20 июля 2000 года № 782), в этом случае сотрудники Госавтоинспекции обязаны провести проверку (срок – не более двух месяцев). На время проверки выдается временное разрешение на право управления ТС соответствующих категорий.

5 Друзья уверяют, что «крякалка» не относится к спецсигналам, поэтому ее можно установить на свой автомобиль без каких-либо правовых последствий. Обманывают?

Михаил Немоляев, Вологда

Однозначно вас обманывают! ГОСТ Р 50574-2002 «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования» относит сигнал типа «кратковременная сирена» к числу специальных звуковых сигналов. Напомню, что согласно части 4 статьи 12.5 КоАП РФ управление ТС, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), наказывается лишением права управления ТС на срок от одного года до полутора лет с конфискацией указанных устройств. Использование же таких устройств при движении ТС повлечет за собой лишение права управления на срок от полутора до двух лет с конфискацией указанных устройств (часть 5 той же статьи).

6 Я инвалид без одной ноги. Обязан ли я выходить из машины, когда меня останавливают сотрудники ДПС?

Роберт

Прежде всего отмечу, что ни одним нормативным правовым актом обязанность водителя выходить из ТС при его остановке сотрудником дорожно-патрульной службы

не предусмотрена. Делать это необходимо лишь по требованию сотрудника в случаях, перечень которых содержится в Административном регламенте МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185). К ним относятся: необходимость устранения технической неисправности ТС или нарушений правил перевозки грузов; наличие у водителя признаков опьянения и (или) болезненного состояния; проведение в присутствии водителя (владельца) сверки номеров агрегатов и узлов с записями в регистрационных документах; проведение личного досмотра, осмотра или досмотра ТС и груза; необходимость участия водителя в осуществлении процессуальных действий, а также оказании помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам полиции; если поведение водителя создает угрозу личной безопасности сотрудника ДПС. В любом случае, выдвигая такое требование, сотрудник должен учитывать физическое состояние водителя.

7 После езды по бездорожью на моем автомобиле «Ниссан-Патруль» оказались разбиты штатные противотуманки. Поскольку потребности в них нет, можно ли их просто снять?

Игорь Киселев, Алтайский край

В соответствии с приложением 7 к Техническому регламенту о безопасности колесных ТС (утвержден постановлением правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720), демонтаж фар, предусмотренных эксплуатационной документацией ТС, не допускается. Вам необходимо отремонтировать (заменить) противотуманные фары и обеспечить их регулировку согласно требованиям названного нормативного правового акта.

8 Прошу разъяснить, каким образом работники ГИБДД должны определять полосу для встречного движения при отсутствии на дороге дорожной разметки и знаков 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8.

Александр Нестеров

Сотрудники Госавтоинспекции при определении стороны (полосы проезжей части), предназначенной для встречного движения, так же, как и водители, руководствуются пунктом 9.1 Правил дорожного движения Российской Федерации. А именно: при отсутствии дорожной разметки и (или) знаков 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8 стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах с двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных расширений проезжей части (ускорительные полосы, карманы остановок маршрутных ТС).

9 Каково ограничение скорости на Третьем транспортном кольце в Москве?

С. Юрченко, Московская область

Третье транспортное кольцо проходит в городской черте, поэтому в соответствии с общим правилом, содержащимся в пункте 10.2 Правил дорожного движения, по нему разрешается двигаться со скоростью не более 60 км/ч. Однако в соответствии с примечанием к этому пункту Правил органы власти субъектов РФ могут разрешать повышение скорости, если дорожные условия обеспечивают при этом безопасное движение. Исходя из этого, на отдельных участках данной дороги, обозначенных знаком 3.24, установлено ограничение скорости 80 км/ч.

На правах рекламы

Смотрите на iPad:
оплачиваем штрафы

ИДЕМ СДАВАТЬСЯ

Нарушил ПДД и попался в объектив видеокамеры? Увы, с каждым может случиться – придется заплатить штраф. Сергей Смирнов изучил все способы, как это сделать.

Закон установил для уплаты штрафа срок 30 дней, но фактически есть даже больше времени. Дело в том, что постановление по делу об административном правонарушении вступает в силу через 10 дней (если вы не подавали жалобу). Таким образом, на погашение долга перед государством есть 40 дней.

Многие нарушители надеются, что органы ГИБДД и судебные приставы работают плохо, надежная информационная связь между полицией и банками отсутствует, база данных несовершенна и т. д., – поэтому платят не все. По сути, все это верно. Те же судебные приставы по части сбора долгов по административным штрафам действительно работают не очень: за полгода мировые и районные суды Москвы выписали штрафов на сумму более 1 млрд. рублей, приставы же взыскали за это время лишь 51,5 млн. Хотя, откровенно говоря, большую часть штрафов нарушители оплатили добровольно.

Любителям острых ощущений напомню, что КоАП предусматривает наказания за неуплату штрафов: удвоение суммы, а для особо злостных «экономов» – до 15 суток ареста. Могут закрыть и выезд за рубеж. ЗР

P.S. *Узнать о выписанных штрафах можно в подразделении ГИБДД или на сайте www.gosuslugi.ru.*

Если объектив автоматической фотокамеры зафиксировал нарушение, которое совершил водитель служебного автомобиля, платить по закону должна организация – собственник машины. Эту сумму работодатель вправе удержать с работника.

В постановлении по делу об административном правонарушении указывается сумма штрафа и реквизиты для перечисления денег. Если квитанция пришла по почте, стоит проверить реквизиты на сайте www.gibdd.ru. Говорят, уже отмечены случаи мошенничества.

1

Оплату через банк многие выбирают как самый надежный вариант. Теоретически операцию можно произвести в любом банковском учреждении. Но в некоторых просят открыть счет, в других берут комиссию от 1 до 3%. Еще один минус такого способа – очереди.

2

Можно оплатить штраф картой. Многие банки предоставляют услугу «личный кабинет». На своей странице в Интернете можно перевести сумму штрафа на бюджетный счет, указанный в постановлении. При этом в большинстве случаев комиссия за такие переводы не взимается. Согласитесь, погасить задолженность не выходя из дома – удобно.

3

Электронные терминалы и Интернет – самые доступные и простые варианты оплаты. Большинство постоянно пользуется уличными терминалами, установленными повсюду, скажем, при оплате услуг сотовой связи. Поэтому ничего сложного в этом нет. Минус – комиссия. Хотите избежать дополнительных сборов – на сайте ГИБДД РФ (www.gibdd.ru) есть ссылка на платежную систему, где можете зарегистрироваться и завести виртуальный кошелек, а потом платить штрафы без комиссии.

4

Мобильный телефон: теперь и с его помощью можно погасить штраф! В Интернете такой ход предлагает множество компаний. Однако здесь можно «попасть» на дорогие дополнительные услуги. Об их стоимости стоит заранее поинтересоваться у оператора сотовой связи, чтобы избежать неприятного удивления при виде счета (сам штраф плюс комиссия и сборы).

5

Порывшись в Интернете, найдете и другие сайты, которые предлагают помощь в оплате штрафов. Минусы в последнем случае очевидны: помимо дополнительных сборов за услугу вам придется оплачивать штраф банковской картой. Есть вероятность того, что этим смогут воспользоваться нечестные люди.

Извещать ГИБДД об уплаченном штрафе не нужно. Но система оповещения о произведенных платежах в ГИБДД не работает, поэтому лучше сохранять документы об оплате или ссылки на перевод денег – минимум в течение года.

ТЕЛЕ ПРОГРАММА

ЛЮБИМЫЙ ЖУРНАЛ

в отличной форме!

Будь молодым!

ЖИВИ ЯРКО!

реклама

12+

ОПЕРАЦИЯ «КООПЕРАЦИЯ»

По прогнозам экспертов, в следующем году в стране будет продано около 3 млн. новых автомобилей, причем 70% из них – отечественного производства! Как станет развиваться отрасль, какие нас ждут новинки, расскажет **Игорь Моржаретто**.

Вводная номер один: в то время как авторынок Европы ушел в глубокий минус, российский демонстрирует устойчивый рост.

Вводная номер два: в этих условиях, по расчетам аналитиков агентства «Автостат», наш автомобильный рынок за следующий год вырастет на 10%, а рост производства автомобилей составит 12%!

Выводов тут несколько: в России сформировалась новая, довольно мощная отрасль; в Европе кризис продаж, а у нас нет, вдобавок набирает силу экспорт «русских иностранцев». Автомобили марок «Рено», «Хёндай», «Киа», «Фольксваген», сделанные в России, уже поставляются за рубеж, пусть пока только ближайшим соседям – в Белоруссию, Украину, Казахстан.

Я постарался выяснить, какие новые модели появятся на конвейерах российских заводов в будущем году.

СТАРЫЕ И НОВЫЕ ДРУЗЬЯ

Сначала о тех предприятиях, которые традиционно считаются полностью отечественными, хоть это понятие уже не столь четкое, как раньше. Ведь на АВТОВАЗе, самом крупном российском заводе, теперь собирают, пусть пока и небольшими партиями, «Ниссан-Алмера». Полноценный запуск этой новинки, созданной, несмотря на японское название и оригинальный дизайн, на узлах «Рено-Логан», состоится в конце этого года. А в первом квартале 2013 года развернется серийный выпуск модернизированной «Калины». Во втором полугодии на АВТОВАЗе начнут собирать еще один автомобиль. Пока официальных заявлений не было, но уже понятно, что им станет «Рено-Логан» нового поколения, который только-только показали в Париже (подробности – в начале номера).

На Ижевском автозаводе, который стал фактически филиалом АВТОВАЗа, в 2013-м планируют выйти на полную мощность выпуска «Гранты». В конце года, возможно, именно здесь на конвейере появится и хэтчбек этой модели. Еще ходят слухи про некие модели «Ниссан» и «Рено», которые могут получить прописку в Ижевске, но тут и вовсе никакой определенности пока нет.

ГАЗ, второй по масштабам выпуска российский автозавод, тоже становится в ряд производителей иностранных моделей. Сегодня там собирают крупноузловым методом кроссовер «Шкода-Йети». К концу нынешнего года завод перейдет к полному циклу сборки автомобилей «Шкода» и «Фольксваген», в следующем году там надеются выпустить 60 тыс. машин этих марок. Ставку делают на модели «Октавия» и «Джетта». На полную мощность в 110 тыс. автомобилей,

как рассказал руководитель проекта «Фольксваген Груп Рус – ГАЗ» Петр Линхарт, завод выйдет в 2014 году.

Кроме того, «Группа ГАЗ» и «Дженерал моторс» заключили соглашение о контрактной сборке. Сейчас в соответствии с ним монтируют новое оборудование для сварки. Запуск седанов и хэтчбеков «Шевроле-Авео» также состоится в начале будущего года; объем производства – до 30 тыс. машин ежегодно.

А еще на конвейере ГАЗа появится «Мерседес-Бенц Спринтер» предыдущего поколения. Кстати, на ГАЗе надеются, что сотрудничество со знаменитой немецкой маркой не только поднимет престиж завода, но и позволит набраться опыта, а также поможет модернизировать предприятие. Ведь в 2013-м начнется также выпуск «Газели» нового поколения.

Новостей с УАЗа немного: «Патриот» (включая пикап) пройдет очередную модернизацию, обещают новую импортную раздатку и дальнейшие улучшения в салоне. Владелец – компания «Соллерс» – активно ищет иностранного партнера, чтобы уже через пару лет запустить абсолютно новую модель. Наиболее вероятным кандидатом представляется корейский «СанЙонг», с которым у «Соллерса» давняя дружба.

«Лада-Калина 2» – предсказуемый бестселлер рынка. В серии с начала года.

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Россия занимает 12-е место в мире по производству автомобилей, ее доля составляет 2,5%. К 2020 году мы рассчитываем переместиться на 8-9-е место с долей 3,5%.

В 2011-м в РФ выпущено 1,7 млн. легковых автомобилей, в 2012-м по плану соберут 1,95 млн. А еще через год – уже 2,1–2,2 млн.

«Газель-Некст» – на конвейере с начала 2013-го. Следом – показанный на фото «Соболь».

На правах рекламы

Малайское чудо для мужчин
теперь в российских аптеках!

В 2008 году малайский министр здравоохранения (ему на тот момент было 60 лет) признался, что снимается в фильмах для взрослых[1]. Просочившаяся в интернет информация удивила всех... но только не самих жителей Малайзии! Почему?

Потому что в рацион каждого малайского мужчины входит корень Али. Это средство обладает одной особенностью – оно повышает уровень собственного тестостерона и поддерживает его на высоком уровне. Так что старшее поколение Малайзии не уступает юношам в своих сексуальных похождениях.

Долгое время корень Али был недоступен для российских мужчин – все зарубежные средства на его основе отличались крайне высокой ценой. Но сегодня в российских аптеках появился Паритет на основе корня Али – аналог дорогих импортных препаратов. Паритет не уступает им по качеству, изготовлен в условиях фармпроизводства и соответствует всем международным стандартам.

Средняя цена в аптеке за 15 капсул Паритета – 320 р.

Паритет приучает организм самостоятельно вырабатывать тестостерон в нужных количествах. Принимайте Паритет не менее 30 дней – и убедитесь в результате! Для поддержания высокого уровня тестостерона вы можете принимать Паритет постоянно.

Паритет обеспечивает мужчине высокий уровень тестостерона до самой старости[2]. А высокий тестостерон – это успех у женщин, уверенность в собственных силах и высокая сексуальная активность в любом возрасте!

Более подробную информацию о препаратах компании «Эвалар» читайте на сайте www.evalar.ru. Будьте здоровы!

Спрашивайте в аптеках!

«Линия здоровья «Эвалар»: 8-800-200-52-52 (звонок бесплатный)

[1] [illegible]

[2] Действие [illegible] БАД [illegible]

СоГР № [illegible]

БАД НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

«Мазда-6» – мировая премьера московского автошоу. Вскоре седан нового поколения начнут собирать во Владивостоке.

«Рено-Логан 2»: производство в Тольятти со второй половины 2013-го.

«Опель-Мокка» получит прописку на калининградском АВТОТОРе вместе с универсалом «Шевроле-Круз».

СОБИРАЙ УРОЖАЙ

На елабужском заводе «Соллерса» летом этого года вдобавок к выпускаемым там «транзитам» (в июле собрали пятитысячную машину) запустили крупноузловую сборку других моделей «Форда»: минивэнов «Гэлакси» и S-MAX, вседорожника «Эксплорер» и кроссовера «Куга». В следующем году главную ставку сделают на «Кугу» второго поколения. К ее сборке приступят в начале 2013 года, сразу после старта производства в Германии. Но это тоже промежуточное решение.

Вообще, «Кугу» планируют выпускать в Набережных Челнах, на территории бывшего ЗМА, где сейчас идет реконструкция. Мощность линии сборки (со сваркой и окраской) составит 110 тыс. автомобилей в год. Столько кроссоверов, конечно, пока никто не купит, поэтому на конвейере появится еще одна модель – некий седан класса B+. Вероятнее всего, «Фиеста» (эту машину с трехобъемным кузовом уже давно выпускают в Китае). Выпуск «Куги» по полному циклу стартует в 2013 году, седана – в 2014-м.

А в Елабуге будут собирать коммерческие модели, причем кроме известного «Транзита», который перейдет в новое поколение, на конвейере появится и младшая модель – «Транзит Кастом».

У «Соллерса» есть ряд проектов и с другими компаниями. В мае возобновилось производство среднетоннажных японских грузовиков на СП «Соллерс-Исудзу» в Ульяновске; в будущем году модельный ряд расширится. Во Владивостоке стартовала сборка кроссовера «Мазда CX-5». Он недолго останется единственным, вскоре в Приморье пропишутся и седаны «Мазда-6» нового поколения.

В соседних цехах бывшего «Дальзавода» с начала года заработает еще одно СП, где будут собирать вседорожники «Тойота-Ленд Крузер Прадо». Не забыт и «СанЙонг»: ждем обновленный «Актион» и еще одну, говорят, совершенно новую полноприводную модель.

«Дженерал моторс» увеличивает объемы производства на заводе в Санкт-Петербурге – до 100 тыс. в год. Там пока делают две модели: «Опель-Астра» и «Шевроле-Круз» – как хэтчбеки, так и седаны. Но универсал «Круз» сойдет с конвейера в совсем другом месте, на калининградском АВТОТОРе. Там же получит российскую прописку компактный кроссовер «Опель-Мокка». А вот бюджетный седан «Шевроле-Кобальт» в Россию будут поставлять из Узбекистана.

Существует интрига по поводу «Автофрамоса». Сейчас там налажено производство седана «Рено-Логан», хэтчбека «Сандеро», кроссовера «Дастер». Также методом мелкоузловой сборки в Москве выпускают седаны «Флюэнс», «Латитюд», кроссовер «Колеос». Две последние модели так и останутся, видимо, на уровне отверточной сборки. Зато «Флюэнс» переведут на полный цикл. Сварка кузовов уже отлажена; после модернизации сборочной линии ее суммарная мощность возросла на 10%, до 176 тыс. машин в год. И это без учета «Логана» и «Сандеро», которые переедут на другие площадки – в Тольятти и, возможно, в Ижевск.

На заводе «Фольксвагена» в Калуге громких новинок не ожидается. Там продолжат выпуск седана «Поло» (возможно, он переживет небольшой рестайлинг). Зато весь год предприятие будет готовиться к запуску еще одной массовой модели – «Шкода-Рапид». Ее поставят на конвейер уже в начале 2014 года. А еще методом крупноузловой сборки в Калуге начнут производить некоторые модели «Ауди» – кроссоверы Q5 и Q7, седаны A4 и A6.

У соседей, на заводе «Пежо-Ситроен-Мицубиси», в первом квартале запустят седан «Ситроен-C4L». Обещают, что это будет наиболее богато оснащенный автомобиль класса. Здесь пропишется также настоящий вседорожник – «Мицубиси-Паджеро Спорт».

Концерн «Хёндай-Киа» в Санкт-Петербурге будет по-прежнему выпускать лишь две модели: «Солярис» и «Рио». Зато в Калининграде освоят сборку седана «Киа-Оптима» и целой гаммы седельных тягачей «Хёндай».

ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

Еще одна важная новость: зарубежные фирмы развернут в России выпуск моторов! «Фольксваген» объявил о намерении построить завод бензиновых двигателей. Его возведут рядом с действующим предприятием в промзоне «Грабцево», под Калугой; открытие намечено на 2015 год. Мощность – 150 тыс. моторов объемом 1,6 л ежегодно.

«Фольксваген» станет первым, но не единственным. Об аналогичных намерениях заявил «Форд»: в партнерстве с «Соллерсом» он планирует обзавестись моторостроительным заводом – скорее всего, в Татарстане. Занимается локализацией двигателей и альянс «Рено-Ниссан-АВТОВАЗ». До 800 тыс. французских моторов в год намерены выпускать в Тольятти. И это только начало... ЗР

Весь следующий год на заводе «Фольксваген» в Калуге будут готовить линию для выпуска модели «Шкода-Рапид».

Совершенно новый «Форд-Куга» будут делать по полному циклу в Татарстане.

На правах рекламы

издательство Зарулем

NEW

представляет

Все об автомобильной технике в карманном справочнике Bosch. 3-е издание, исправленное и дополненное

Содержание - основные темы

- Базовые принципы: физика, материалы, детали машин, методы соединения деталей
- Физика транспортных средств: основные термины автомобильной техники, динамика, акустика
- Двигатели внутреннего сгорания: двигатель с искровым зажиганием, дизельный двигатель, турбокомпрессоры и нагнетатели, системы выпуска отработавших газов
- Контроль за токсичностью отработавших газов и экологические нормы
- Системы управления двигателями с искровым зажиганием: впрыск топлива с внешним смесеобразованием, непосредственный впрыск топлива, альтернативные системы управления двигателем
- Системы управления дизельными двигателями: аккумуляторная топливная система Common Rail
- Альтернативные приводы: гибридные приводы, топливные элементы
- Шасси: подвеска колес, рулевое управление, тормозная система
- Активная безопасность: антиблокировочная система тормозов, система динамической стабилизации автомобиля
- Приборы освещения
- Автомобильное электрооборудование: бортовые электросистемы, стартерные аккумуляторные батареи, электродвигатели, генераторы переменного тока
- Автомобильная электроника: автомобильные сети, шины передачи данных, структура электронных систем, датчики
- Системы помощи водителю: системы помощи при парковке, автомобильная навигация, адаптивный круиз-контроль, системы ночного видения

Продукцию издательства «За рулем» можно

купить:

В фирменных магазинах «За рулем»
Москва: ул. Бакунинская, 72, тел. (499) 261-01-08
Воронеж: ул. Хользунова 112, тел. (4732) 67-34-90
Киров: ул. Ст. Халтурина, д. 2, тел. (8332) 40-78-15
Пермь: ул. Боровая, д. 24, тел. (342) 222-72-04

заказать:

в Интернете по адресу http://shop.zr.ru
по электронной почте: katalog@tdzr.ru
по тел.: (495) 223-23-95 (прием заказов круглосуточно)
(495) 775-85-48 (справки и консультации по продукции)
по почте: 105118, Москва, Бакунинская 72, «За рулем»
Оптовая продажа: тел.: (499) 261-37-61, 261-07-23
E-mail: opt@zr.ru

РАБОТЯГА ПРИ ГАЛСТУКЕ

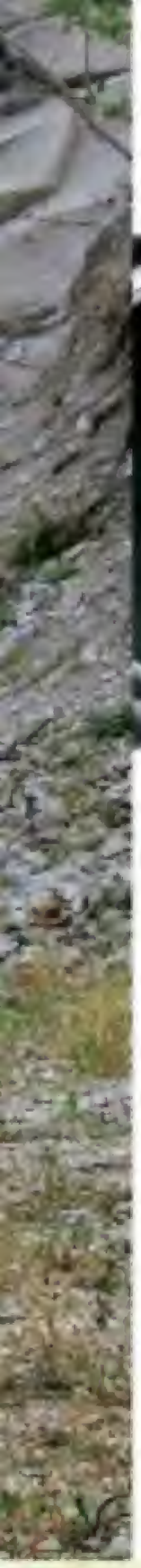
«Форд-Рейнджер» шестого поколения стал просторнее и комфортнее предшественника, а его ездовые повадки приблизились к легковым. Но не ухудшились ли при этом внедорожные позиции? Ответ на этот вопрос Михаил Кулешов искал в горах Приэльбрусья. Фото автора.

Тем, кто хоть раз летал самолетом в Минеральные Воды, наверняка запомнилась гора Змейка, на которую открывается замечательный вид из иллюминатора. Помню, как впервые увидел этот лакколит в конце девяностых, приехав с родителями на отдых, но даже подумать не мог, что когда-нибудь представится шанс покорить его на автомобиле.

УМНЫЙ В ГОРУ

Дизельный 150-сильный пикап уверенно карабкается по серпантину: под колесами шуршат камни, в окна то и дело стучатся нависшие над дорогой ветки деревьев. Несмотря на гражданские шины и более чем трехметровую базу, «Рейнджер» здесь в своей стихии. Я же, увлекшись, начинаю штурмовать гору на заднем приводе. Лишь когда треть подъема позади, в чувство приводят глубокая колея и резко возросший угол уклона. Дальше без полного привода не обойтись!

Подключением переднего моста и понижающей передачей отныне ведает компактная шайба рядом с селектором коробки, заменившая громоздкий рычаг раздатки. Удобное и современное решение – полный привод можно активировать на скорости до 120 км/ч! Если вдобавок не забывать отключать систему стабилизации (при переходе на понижающую это



- Симпатичные и легкочитаемые приборы с удачным шрифтом.
- Место рычага раздаточной коробки заняла шайба, ведающая подключением переднего моста (режим *4H*) и понижающей передачи (*4L*).
- По эргономике и уровню оснащения пикап максимально приблизился к легковым собратьям.

На правах рекламы

РЕСТАЙЛИНГ

СНИЖЕНИЕ ЦЕНЫ

2 150 тыс. руб. STOP ЦЕНА*

Самосвал KAMAZ-65115

*Цена на все комплектации автомобилей KAMAZ-65115
Срок действия акции с 15.09.2012 до 30.11.2012
Спрашивайте у официальных дилеров
Подробности на официальном сайте www.kamaz.ru

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

происходит автоматически), внедорожный потенциал «Рейнджера» становится просто огромным, – легкость, с которой нам покорилась Змейка, стала отличным тому доказательством.

Теперь с уверенностью заявляю: «Рейнджер» не растерял внедорожных талантов. Приобрел ли в комфорте? Спустя двести километров пути от Минеральных Вод до Приэльбрусья смогу ответить и на этот вопрос.

СМЕСТИТЬ АКЦЕНТЫ

Научившись уворачиваться от низколетящих «приор», можно расслабиться и, удобно устроившись в кожаном кресле, насладиться красотами природы. Кстати, виды за окном – пожалуй, единственное, что отвлекает от управления пикапом. Эргономика здесь не хуже, чем у большинства современных кроссоверов: все удобно и под рукой. В комплектации «Лимитед» имеются даже двухзонный климат-контроль и цветной дисплей мультимедийной системы. Особого уважения заслуживает забота о безопасности: уже в базовой версии XL пикап оснащен семью подушками (включая коленную), системой стабилизации, а также антиблокировочной.

По извилистому, но быстрому и достаточно ровному двухполосному шоссе ехать на «Рейнджере» приятно. Конечно, по характеру управляемости он отнюдь не легковой автомобиль и даже не кроссовер, но повороты проходит куда увереннее предка: почти не кренится и меньше трясет кормой на неровностях. Ощутимо улучшилась плавность хода. Причины столь радикальной смены характера кроются в изменении конструкции: торсионная передняя подвеска уступила место пружинной, на двойных поперечных рычагах.

Дизельный двигатель объемом 2,2 л наделяет двухтонный пикап сносной динамикой, а шестиступенчатый автомат в спокойных режимах работает логично и расторопно. Правда, стоит продавить педаль газа сильнее – и гидромеханика расстроит неприлично долгим откликом на кик-даун. Тем не менее именно сочетание 150-сильного дизеля и автомата, думаю, оптимальный вариант для нашего рынка.

Чуть более проворный, но и прожорливый 3,2-литровый дизель вы получите лишь в дорогих комплектациях «Лимитед» и «Уайлдтрек», а это минимум 1 385 000 рублей за машину с полуторной кабиной и механикой.

Единственный бензиновый мотор (2,5 л, 166 л.с.) произвел тягостное впечатление: хотя его поставляют лишь с механической коробкой, «Рейнджер» перемещается в пространстве на редкость натужно. Недаром в официальной таблице характеристик в графах разгона до сотни и максимальной скорости значится уклончивое «нет данных».

НЕ В ДЕНЬГАХ СЧАСТЬЕ?

Новый «Рейнджер» лучше предшественника практически во всем. Он стал менее утилитарным, прибавил в ездовом комфорте, оставшись способным на незаурядные внедорожные подвиги. Обзавелся просторным и современным салоном, на заднем ряду которого отныне с удобством размещаются крупные и рослые пассажиры. Автомобиль получил и максимальную оценку за безопасность, став первым в мире пятизвездочным пикапом по методике EuroNCAP.

Но, конечно, выросла и цена. За самую доступную комплектацию XL с полуторной кабиной,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Ford Ranger (Double Cab)		
	2.5 Duratec MT	2.2 AT Duratorq TDCi	3.2 AT Duratorq TDCi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5359/1850/1815/3220		
колея спереди/сзади	1560/1560		
Радиус поворота, м	6,2		
Снаряженная масса, кг	2048	2063	2083
Полная масса, кг	5950		
Объем багажника (VDA), л	н.д.		
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	12,6	10,4
Максимальная скорость, км/ч	н.д.	175	
Топливо/запас топлива, л	А92/80	ДТ/80	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	10,8	9,4	10,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный	
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		Р5/20
Рабочий объем, $см^3$	2488	2198	3127
Степень сжатия	н.д.		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	122/166 н.д.	110/150 3700	147/200 3000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	226 н.д.	375 1500	470 2750
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	М5	М6/А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	независимая, пружинная, на двойных рычагах/ зависимая, на продольных рессорах		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные		
Размер шин	255/55R16		

Широкие передние кресла понравятся людям крупного телосложения.

Задний ряд сидений: стало ощутимо просторнее. Человек ростом метр девяносто усаживается «сам за собой» без особых проблем.

бензиновым мотором и пятиступенчатой механикой просят 1 112 000 рублей! Хотите «дабл кэб» (таких машин наверняка будет продано большинство), дизельный двигатель и автомат? Пожалуйте еще 350 тысяч.

Говорят, интерес к пикапам в нашей стране увеличивается из года в год. Интересно, какую роль в этой динамике сыграет новый «Рейнджер»? ЗР

На правах рекламы

ЗАВОДСКОЙ ТЮНИНГ

Это самый компактный коммерческий «Мерседес-Бенц» за последние десятилетия. Насколько новинка отвечает своему громкому имени, несмотря на близкое родство с «Рено-Кангу», рассказывает Максим Гомянин. Фото автора и «Мерседес-Бенц».

ОТ ПОРТА К ПОРТУ

Ах, как хотелось сесть за руль этого автомобиля еще в Амстердаме (ЗР, 2012, № 7)! Но там была статическая презентация и по улицам города-порта я ходил пешком, размышляя, каким же будет «Мерседес-Бенц», созданный на базе «Рено».

Но время летит быстро – и вот уже в Копенгагене (еще один город с мощной мореходной инфраструктурой) сажусь в товарный автомобиль. Место выбрали неслучайно. «Цитан» – городской малотоннажник, а узкие улицы столицы Дании очень удачно подходят для тест-драйва фургона.

В салоне, как на капитанском мостике корабля, рабочая атмосфера. Помню, в «Кангу» испытал такие же ощущения. Серая обивка сидений, жесткий пластик панелей, массивный рычаг ручного тормоза. Но мерседесовцы не стали копировать интерьер «Рено»: попытка сэкономить обернется убытками, ведь покупатели не будут ассоциировать машину с «Мерседесом». Поэтому изменили дизайн торпедо, а пухлый профилированный руль украшает трехконечная звезда. Сжимать баранку одно удовольствие, она получилась лучше французской. Правда, так же не регулируется по вылету.

Сиденье спрофилировано хорошо. Немцы улучшили поддержку туловища и бедер. Но, чтобы отрегулировать спинку, нужно, как и в «Рено», просунуть руку в зазор между сиденьем и дверью. Второй ряд – копия французского дивана, различия лишь в обивке. Но здесь довольно удобно. А под полом расположились две ниши для вещей.

Салон чуть иной, однако кардинальных отличий нет. Попробую найти их в движении.

И ВСЕ ЖЕ – «МЕРСЕДЕС»

Завожу 90-сильный дизель и выруливаю со стоянки порта в город. На светофорах срабатывает «старт-стоп», помогая экономить топливо. А вот и еще одно отличие – фирменный мерседесовский рычажок круиз-контроля. Постоянно путаю его с рычагом указателя поворота.

Ход педали сцепления короче, чем в «Кангу». Схватывает она ближе к середине, и дизель достаточно бодро несет меня в городском потоке. Постепенно начинаю ощущать в машине «Мерседес». Механическая коробка четкая, дизель отзывчивый. Чуть подкручиваю мотор, и езда становится еще интереснее. А вот и площадка с конусами, где можно оценить управляемость. Признаю: немецкие инженеры серьезно поработали над ней. Укоротили пружины, поставили амортизаторы с иными характеристиками, установили систему динамической стабилизации девятого поколения...

Грузовичок по-легковому прописывает траектории поворотов, хотя скорость подбирается к 110 км/ч. При резкой работе рулем электроника одергивает.

У меня же в кузове пара унитазов! Судя по тишине сзади, они надежно

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mercedes-Benz Citan

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4321×1829×1809
Колесная база, мм	2697
Колея спереди/сзади, мм	1521/1533
Радиус поворота, м	5,61
Объем багажника, л	660
Снаряженная/полная масса, кг	1362/2100
Разгон 0–100 км/ч, с	13,1
Максимальная скорость, км/ч	155
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,0/4,4/4,6

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 8 клапанов, 1,5 л, 66 кВт/90 л.с. при 4000 об/мин, 200 Н·м при 1750–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: передний привод; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/65R16, 205/55R16.

стянуты фирменной сеткой. Крены кузова, конечно, есть, но они предсказуемы и не пугают. Быстро возникает доверие к машине. При отключенной системе стабилизации можно парировать легкий занос газом. Автомобиль выходит из него плавно, без лишней нервозности. Ходовая – аллес гут! Она и отличает «Цитан» от «Кангу», заставляя относиться к внешности как к не самому главному. Главное же – ощущение, что управляешь легковым авто, которое возникает за рулем «Цитана».

Интересно, что «Кангу» в России продают с единственным мотором – 1,6-литровым бензиновым. А «Мерседес» обычно предлагает нам те же версии, что и европейцам. Поэтому мы увидим в гамме 90- и 110-сильный дизели. Короткой базы не будет, только средняя (см. таблицу). Кузова – пассажирский и фургон.

У «Цитана» иные, нежели у «Кангу», магнитола и крутилки климата. Кнопка включения аварийной сигнализации перенесена наверх. Справа от рычага коробки передач – клавиши отключения системы стабилизации и «старт-стопа».

Мерседесовцы лишь немного изменили салон, главная деталь – руль со звездой в центре. Обивка сидений, как у «Спринтера».

На правах рекламы

КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

10 лет НАДЁЖНОГО ПАРТНЁРСТВА

Весь товар сертифицирован. Лизинг автотехники осуществляет ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама

Параметры сделки уточняются в зависимости от условий договора

8-800-555-00-99

www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ОАО «КАМАЗ» по всей России

НЕСМОТРЯ НА ФРАНЦУЗСКИЕ КОРНИ, CITAN ТРУДНО СПУТАТЬ С RENAULT KANGOO. ПРЕЖДЕ ВСЕГО БЛАГОДАРЯ МЕРСЕДЕСОВСКОЙ УПРАВЛЯЕМОСТИ.

Заднее сиденье такое же, как у «француза», иная лишь обивка. Трое взрослых усядутся нормально, в плечах просторно, а вот места для ног впритык.

В грузовом фургоне сиденье пассажира поуже, чем в пассажирской версии. Сложив его, получаем стол.

«Цитану» по силам справиться с перевозкой грузов различной длины. Ведь в грузопассажирской версии часть крыши сдвижная.

ПЕРВЕНЕЦ

Первым малотоннажником «Мерседес-Бенц» стал фургон на базе легковой модели 170, созданный в 1931 году. Это был дебют компании в нише малолитражных автомобилей. С 1932 по 1936 год изготовили 13 775 легковых машин и 126 фургонов. После 1936-го делали версию 170V.

В 1943-м авиация союзников разрушила заводы компании почти до основания. Наименее пострадавшим от бомбежки был конвейер, где как раз и выпускали модель 170. В 1946 году производство восстановили, начав, в дополнение к седанам и фургонам, выпуск пикапов и карет скорой помощи. Модель 170V продолжали совершенствовать и после войны. В 1952 году, к примеру, появилась дизельная разновидность.

Уже в самолете, возвращаясь в Москву, я подумал, что на примере «Цитана» компания «Мерседес-Бенц» продемонстрировала великолепный пример заводского тюнинга. Интересно, что будет, если дать этой команде инженеров-подвесочников, скажем, «Дэу-Матиз»? ЗР

Ford

TRUCKS

Форд Тракс Россия представляет широкую линейку профессиональной техники, подготовленную к эксплуатации на территории всей России. Грузовые автомобили Ford Cargo предлагаются с расширенной гаммой двигателей мощностью от 260 до 380 л.с. Наши автомобили могут быть оборудованы всеми типами надстроек для выполнения любых задач.

Новый Ford Cargo. Новые возможности. Новые перспективы.

Москва
ПБС Тракс
тел. (495) 660-06-20, 730-89-25
www.pbs-ford.ru

РусБизнесАвто Форд
тел.: (495) 223-06-97, 223-06-97
www.rba-trucks.ru

Сэйф Тракс,
тел.: (495) 659-14-18
www.safetrucks.ru

Санкт-Петербург
Аларм Трак,
тел.: (812) 777-2-777
www.alarmtrucks.ru

Форд Тракс Центр - Нева
тел.: (812) 331-29-21
www.fordneva.ru

Краснодар
Трак Центр Краснодар
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Ростов-на-Дону
Автотрасса
тел.: (863) 207-00-11
www. ford161.ru

Воронеж
ИП Суховерхов Н.В.
тел.: (4732) 30-61-93, 8-910-344-53-45

Нижний Новгород
АТП-3
тел.: (831) 466-80-80

Самара
Трак Центр Самара
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Казань
Трак Центр Казань
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Елабуга
Трак Центр Елабуга
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Набережные Челны
ИП Багаутдинов
тел.: (8552) 39-01-16

Уфа
Трак Центр Уфа
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Тюмень
Трак Центр Тюмень
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Екатеринбург
Восточный Ветер
тел.: (343) 323-36-00

Челябинск
Автокомплекс Японец
тел.: (351) 210-55-26

Пермь
ТрансКамСервис
тел.: (342) 219-06-44, 219-06-45
www.tks-perm.ru

Пятигорск
АвтоТрейд-Кавказ
тел.: (8793) 31-84-17
www.avto.km-systems.ru

Горячая Линия Ford — 8-800-200-22-66
За более подробной информацией обращайтесь к официальным дилерам Ford Trucks.

www.ford.ru

ГОРОДСКОЙ РОМАНС

Один из крупнейших российских автобусных заводов отмечает юбилей, дав повод Сергею Канунникову вспомнить самые яркие эпизоды своей истории.

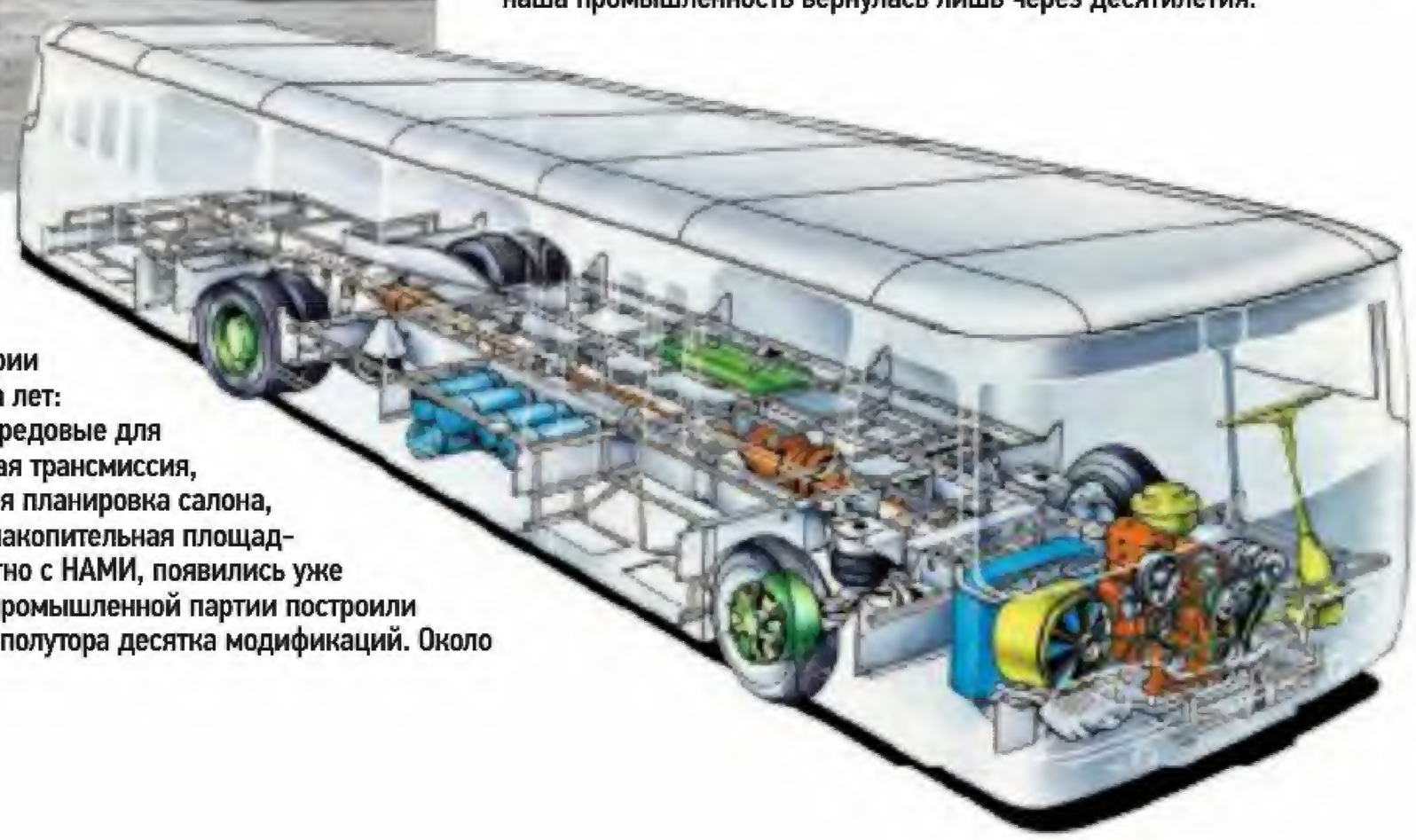
Это предприятие никогда не числили гигантом. Но по автобусным меркам завод совсем не заштатный – в лучшие времена строил до 10 000 машин в год. Вряд ли можно было найти в СССР крупный город, где бы не работали машины, построенные в Подмосковье. А началось все совсем прозаично в 1937-м, когда в городе Ликино-Дулёво основали предприятие по облагораживанию древесины (кстати, неподалеку от куда более знаменитого в былые времена фарфорового завода). С 1945 года завод числился механическим и выпускал электропилы, нехитрые станки, лебедки. Именно сюда с перегруженного московского Завода имени Лихачева в конце 1950-х передали производство городских автобусов ЗИЛ-158. Планировали, кстати, и междугородные ЗИЛ-127, но в итоге их просто перестали выпускать.

Едва освоив свой первый автобус, ликинцы принялись за разработку перспективных моделей. Конечно, не все они стали серийными, но завод,

ЛиАЗ(ЗИЛ)-158 выпускали с 1959 по 1970 год. Девятиметровую машину оснащали 109-сильной «шестеркой» объемом 5,55 л. Механическая пятиступенчатая коробка передач получила синхронизаторы лишь в 1961-м. Всего 158-х построили 62 290 штук.

Несколько прототипов ЛиАЗ-Э676 создали уже в 1961 и 1962 году. Они получили новый 150-сильный мотор V8 марки ЗИЛ-130, гидроусилитель руля, иные, перспективные агрегаты и лишь чуть модернизированный кузов. Совсем скоро решили проектировать абсолютно новую модель.

Первый в СССР сочлененный автобус (машины с прицепами не в счет) тоже построили в Ликине. Для модели ЛиАЗ-5Э676 длиной 15,5 м 150-сильный мотор оказался явно слаб. Поэтому к подобной конструкции наша промышленность вернулась лишь через десятилетия.



Знаменитый, самый массовый в истории завода ЛиАЗ-677 выпускали три десятка лет: с 1967 по 1996 год. Машину отличали передовые для СССР двухступенчатая гидромеханическая трансмиссия, подвески на пневмобаллонах, трехрядная планировка салона, увеличивающая вместимость, большая накопительная площадка сзади. Прототипы, созданные совместно с НАМИ, появились уже в 1962-м, первые 11 автобусов опытно-промышленной партии построили в 1967-м. Всего собрали 194 197 машин полутора десятка модификаций. Около 7000 автобусов отправили на экспорт.

реклама

В БОРЬБЕ ЗА ПРИБЫЛЬ ПОБЕЖДАЕТ
КОМАНДА FIAT

DOBLO PANORAMA от 575 000 руб.

DOBLO CARGO от 545 000 руб.

DUCATO от 940 000 руб.
цельнометаллический фургон

DUCATO от 909 000 руб.*
шасси

ДЛЯ БИЗНЕСА? ДЛЯ СЕМЬИ? А МОЖЕТ, ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ?
В КОМАНДЕ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ FIAT ВЫ ВСЕГДА НАЙДЕТЕ ПОДХОДЯЩЕГО И ВЫГОДНОГО ИГРОКА.

ФУРГОНЫ, ШАССИ, ШАССИ С ДВОЙНОЙ КАБИНОЙ, КОМБИ, МИКРОАВТОБУСЫ, МАРШРУТНЫЕ ТАКСИ
И БОЛЬШАЯ ГАММА СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.

Подробности: в салонах официальных дилеров FIAT, на сайте WWW.FIATPROFESSIONAL.RU
и по телефону горячей линии 8-800-100-50-02 (звонок по России бесплатный)

FIAT PROFESSIONAL

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ FIAT ОТ 545 000 РУБЛЕЙ

* Цена шасси Ducato Maxi Chassis S/C LWB 3.5 t без надстройки. Цены действительны до 01.11.2012

ФАКТЫ ГОВОРЯТ ЗА СЕБЯ

Экскурсионных автобусов ЛиАЗ-677В с 37 посадочными местами и одной пассажирской дверью спереди сделали очень немного.

К первому в своей истории заднемоторному автобусу ЛиАЗ-5256 завод шел долго. Ранние прототипы, созданные совместно с львовским Всесоюзным конструкторско-экспериментальным институтом (ВКЭИавтобуспром) и заводом «Икарус», появились уже в 1980-м. Промышленную партию из 14 машин собрали лишь в 1985 году. Автобус с тремя пассажирскими дверями оснащали 195-сильным дизелем КамАЗ. Модель в сильно модернизированном виде, с различными силовыми агрегатами, во множестве модификаций строят по сей день.

Одно из последних достижений ЛиАЗа – электробус вместимостью 90 человек. Двенадцатиметровая машина модели 6274 с литиево-ионными аккумуляторами и электромотором в 90 кВт имеет запас хода 200 км. Для полной зарядки требуется 6,5 ч.

Единственный прототип ЛиАЗ-677П (перронный) для аэропортов с четырьмя пассажирскими дверями и салоном на 110 пассажиров построили в 1974-м.

ЛиАЗ-5930 – передвижная телевизионная станция (ПТС) «Магнолия». Подобные машины, в том числе для цветного телевидения, на базе модели 677 собирали с 1976 по 1983 год.

возникший как дочерний, на протяжении последующих 50 лет часто и справедливо упоминали в связи с передовыми для страны конструкциями.

Трудно встретить соотечественника, родившегося в XX веке и хоть раз не ездившего на ЛиАЗе, ведь до наших дней предприятие построило более 285 000 машин. Многие россияне ездят на автобусах этой марки и сегодня, ведь завод живет и развивается. Ну а старые автобусы уже становятся предметом реставрации и музейного хранения. Вполне по праву. ЗР

www.volkswagen-commercial.ru

Чем тяжелее, тем интереснее!

Коммерческие автомобили Volkswagen – это самые надёжные члены вашей команды, перед которыми можно ставить амбициозные цели, например, проведение Олимпиады в Сочи. Множество опций, комфорт и эргономика, низкие эксплуатационные расходы. Согласитесь, это – деловой подход.

sochi.ru 2014

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Коммерческие автомобили

Дополнительная информация – **по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441**

Серьёзное финансовое предложение

5% переплата по кредиту и 5% КАСКО

[illegible]

[illegible]

Реклама

ВЛЕЗТЬ И НАЙТИ

Влезть в нормы Евро-6 и найти спасение в продаже машин странам третьего мира – такие тенденции обнаружил **Дмитрий Федоров**, посетив осеннюю выставку коммерческой техники в немецком Ганновере. Фото автора.

Обновленный ДАФ-XF стал самой яркой по цвету и свежей по срокам показа премьерой. Несмотря на новое «выражение лица», кабина у этого магистрального семейства осталась конструктивно прежней и одной из самых вместительных в классе. Зато именно XF первым среди грузовиков получил как опцию головные фары на диодных источниках света. Шасси полностью новое. Благодаря оригинальной компоновке узлов (бак для мочевины перенесли под кабину, аккумуляторы – в заднюю часть рамы) удалось разместить баки на 1500 л солярки – самое оно для сверхдальних рейсов. Мотор объемом 13 л, по сути, прежний, но пережил самый актуальный сегодня апгрейд под нормы Евро-6. Диапазон мощности – от 410 до 510 л.с. Серийный выпуск нового поколения начнется весной будущего года.

Долгожданная премьера – совершенно новый «Вольво-FH». Наконец-то флагман шведской компании избавился от большого наклона ветрового стекла, серьезно мешавшего использовать объем кабины по максимуму. За радикально измененным дизайном скрываются не менее революционные изменения в технике. Главное из них – принципиально новое шасси с реечным рулевым управлением и независимой передней подвеской: такого на магистральных грузовиках еще не было. Конечно, эта конструкция рассчитана только на хорошие дороги, а для тяжелых условий эксплуатации останется и традиционный жесткий мост. Рыночный дебют намечен на весну, причем модель сразу станут предлагать в различных конфигурациях шасси – от 4×2 до 8×4. Двигатели развивают от 420 до 750 «лошадей», большинство будет уже в Евро-6. А следующей осенью нас ждет еще одна революция – первая грузовая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями!

ИМЯ: Назаров Юрий Викторович
МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА: г. Санкт-Петербург
СТАЖ: 36 лет
ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ: 950 000 км
ПОЧЕМУ Я ИСПОЛЬЗУЮ МАСЛО MOBIL DELVAC:
Мне его порекомендовали в магазине, с тех пор во все свои машины заливаю только Mobil Delvac и ничего другого не ищу. Уже 550 000 км проехал на нем, никогда не подводило. Всем рекомендую.

www.mobildelvac.ru

Mobil Delvac
Для долгой жизни Вашего двигателя

Модернизированный «ИВЕКО-Стралис» вообще-то уже в продаже – с июля. Но именно в Ганновере его объявили грузовиком года. Модель получила двигатели, достигшие уровня норм Евро-6, и кабину измененного дизайна. В ней появился первый в своем роде сенсорный дисплей. Он одновременно и управляет «музыкой» и навигацией, и является виртуальным кодрайвером, подсказывающим, как наиболее выгодно вести грузовик. А еще обновленную кабину стали монтировать на машины строительного семейства «Траккер» и спецтехнику марки «Астра». А сам «Стралис» предложили в сверхэкологичной версии специально для городских перевозок; ее легко отличить по расположенному справа огромному баллону взамен обычного бака – там находится охлажденный сжиженный газ.

На нынешней выставке было особенно заметно, что европейские фирмы переключают свое внимание на рынки развивающихся (и не очень) стран. «Мерседес» демонстрировал модели индийского предприятия «БхаратБенц», MAN показывал продукцию своих филиалов в Бразилии и той же Индии, а ИВЕКО скромно выкатил среднетоннажный грузовик под именем «Леончино». Причем без особых пояснений, откуда эта модель взялась, – только упоминалось, что она предназначена для продажи в Африке и на Ближнем Востоке. Оказывается, это совместный продукт итальянцев и их китайских партнеров из компании «Навеко». Видимо, в Китае эта модель и будет выпускаться – с двумя вариантами дизелей (на 116 и 140 сил), с полной массой от 3,5 до 7 тонн.

Коммерческое подразделение «Форда» решительно меняет позиционирование своих моделей: больше не будет одинаковых «транзитов» на все случаи жизни. Просто «Транзит» – это теперь большая двухтонная машина с массивным «пятаком» облицовки радиатора в духе американских грузовых «фордов». Сделано так неспроста: в соответствии с глобальной политикой «Один «Форд» эта версия предназначена также для США, где заменит классические фургоны серии E. Там она будет такой, к какой привыкли янки, – заднеприводной, с большим 3,5-литровым бензиновым мотором. А европейцев ждет немного иная начинка: 2,2-литровый турбодизель разных вариантов и ставшее традиционным для «Транзита» разнообразие компоновок – можно выбирать между передним, задним и полным приводом.

После старшего «Актроса» полному обновлению подвергли среднюю линейку грузовиков «Мерседес-Бенц». Название «Аксор» за ними решили не сохранять – новое поколение именуется «Антос». Вслед за магистральной линейкой это семейство обрело невиданные ранее в данном классе решения – к примеру, дисковые тормоза у всех колес. А новая «шестерка» рабочим объемом 7,7 л принесла еще одну мировую премьеру – изменяемые фазы газораспределения на грузовом дизеле. Всего на «Антосе» будет три мотора с разными объемами и градацией мощности от 238 до 510 сил. Еще предложат облегченную версию «Лоудер» – с алюминиевыми колесами (включая рулевое!), одиночными шинами сзади, аккумуляторами меньшего объема и даже ветровым стеклом и ковриками в кабине оптимизированной толщины. Всё ради того, чтобы уложиться в скромные шесть тонн снаряженной массы.

«Издательство «За рулем» представляет
новый тематический сборник
всероссийского бизнес-журнала по коммерческому
транспорту «Рейс» «Тягачи и прицепы»

Полуприцепы – весь рынок России

Седельные тягачи:
DAF, Ford, IVECO, MAN, Mercedes, Renault, Scania, Volvo, КАМАЗ

С приложением сравнительных таблиц характеристик тентовых, изотермических, самосвальных полуприцепов и контейнеровозов

Заказать сборник «Тягачи и прицепы»
можно в ООО «Торговый дом «За рулем»
по тел: (499) 261-71-81, 267-30-65
E-mail: tata@tdzr.ru

Менять так менять. Не остановившись на больших «транзитах», фордовцы полностью переделали фургончик «Транзит (или «Турнео») Коннект». Теперь он выполнен на платформе «Фокуса» нового поколения, но с необходимыми изменениями. Так, слишком нежная для фургона многорычажная задняя подвеска заменена прочной балкой. Фургон стал длиннее и выше предшественника и, как и прежде, предлагается с двумя вариантами колесной базы.

Коли большая модель называется «Транзит», то как теперь величать ее разновидность помельче? Отныне это «Транзит Кастом». Или «Турнео Кастом» в случае пассажирской версии. Внешне и внутри эта модель теперь напоминает легковые минивэны «Форд». Шасси модели осталось прежнее, но сильно прибавилось электронной начинки: система контроля полосы, камера заднего обзора и так далее. Двигатель – старый знакомый 2,2-литровый турбодизель в разных версиях форсировки.

Вот и грузопассажирский «Фольксваген-Кэдди» дожил до исполнения «Кросс». Как и на версиях легковых моделей с таким названием, это чисто визуальный пакет. Ну да, есть отбортовки колесных арок из черного пластика, имитация защиты спереди и сзади, но дорожный просвет не увеличился, а полный привод только в списке опций. Зато в интерьере воздуховоды в оригинальном оформлении из черного пластика, а руль и рычаги коробки и стояночного тормоза отделаны кожей с особой прострочкой. Выбор двигателей велик – от 86 до 170 л.с., на каком угодно топливе: от бензина и солярки до природного газа.

Итальянский подход к расширению семейства нового «Фиата-Добло» – сугубо практичный. Теперь эта модель доступна в исполнении «Макси XL», что означает максимально возможный объем в стандартных габаритах. Длиннобазную версию фургона снабдили высокой крышей, достигнув тем самым вместимости кузова в 5,4 м³. Для данной версии предлагаются только дизели семейства «Мультиджет» – рабочим объемом от 1,4 до 2 л, в диапазоне мощности 90–135 сил.

Еще одно специсполнение для любителей – пикап «Фольксваген-Амарок» ограниченной серии «Каньон». Здесь также полный набор декоративных штучек: контрастные элементы на фоне кричащего рыжего окраса, дуга в кузове с дополнительными фарами, матовая крышка грузового отсека. Эта история продолжается и в салоне. Но технически перед нами все тот же стандартный пикап – с двумя турбодизелями на выбор, возможностью заказать как постоянный, так и подключаемый полный привод, блокировку заднего дифференциала. Кстати, рыжий окрас, хоть и является фирменным для этой версии, совсем не единственный. «Каньон» доступен также в серебристом, бежевом или сером цвете.

Непревзойденная управляемость и до 10% экономии топлива.
Читайте 10 ГЛАВНЫХ НОВОСТЕЙ на www.volvotrucks.ru/fh

НОВЫЙ VOLVO FH

VOLVO

Volvo Trucks. Создавая будущее

ЦЕНЫ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
BMW																																									
116i 5-door	2012	2/б.о.	875 000р.	5/5	1,6	Б,Р4	136	П	А,8	■	■	■	■	6		■	■		ДУ	■	Э			■	CD/6					4	■	■		■						АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
320i Sedan	2012	2/б.о.	1 360 000р.	4/5	2,0	Б,Р4	184	З	А,8	■	■	■	■	6		■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/6	■	■	■	■	4	■	■		■				■		АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
520iA Sedan	2012	2/б.о.	1 790 000р.	4/5	2,0	Б,Р4	184	З	А,8	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/6	■	■	■	■	4	■	■	■	■	■			■		АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
X5 xDrive 30d	2012	2/б.о.	2 900 000р.	5/5	3,0	ТД,Р6	245	4x4	А,8	■	■	■	■	6		■		■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	4	■	■	■	■	■		■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
MINI ONE	2012	2/б.о.	824 000р.	3/4	1,6	Б,Р4	98	П	А,6	■		■		■	■	■	■		ДУ	■	Э			■	CD/6		■			2	■	■		■						АВИЛОН (495) 730-44-45 www.bmw-avilon.ru
Ford																																								
Explorer	2012	2/б.о.	2 078 000р.	4/7	3,5	Б,Р6	292	4x4	А,6	■	■	■	■	10	■	■		■	■	■	■			■	CD/9	■	■	■	■	4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mondeo Hatchback	2011	3/100	1 240 000р.	5/5	2,0	Б,Р4	240	П	А,6	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■			■	CD/8	■	■	■	■	4	■	■		■	■			■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Kuga	2012	3/100	949 500р.	4/5	2,0	ТД,Р4	140	П	М,5	■	■	■	■	4		■	■		■	■	■			■	CD/6		■			4	■	■		■						АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Focus	2011	3/100	670 000р.	5/5	1,6	Б,Р4	125	П	М,5	■	■	■	■	4		■	■		■	■	■			■	CD/6	■	■	■		4	■	■		■	■			■		АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Fiesta	2012	3/100	650 000р.	3/5	1,4	Б,Р4	96	П	А,4	■	■			2		■	■		■	■	■			■	CD/6					2	■	■								АВИЛОН (495) 737-04-05 www.avilon-ford.ru
Mercedes																																							
Mercedes-Benz B-Класс	2012	2/б.о.	1 050 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	136	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz C-Класс	2012	2/б.о.	1 390 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	156	З	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GLK-Класс	2012	2/б.о.	1 890 000р.	4/5	3,0	Б,V6	249	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz M-Класс	2012	2/б.о.	2 890 000р.	4/5	3,5	Б,V6	306	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Mercedes-Benz GL-Класс	2012	2/б.о.	2 990 000р.	4/5	3,5	ДТ,V6	224	П	А,7	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-44 www.avilon.ru
Volkswagen																																								
Polo Седан	2012	2/б.о.	514 900р.	4/5	1,6	Б,Р4	105	П	М,5	■		■		2		■	■		■		■						■			■	■	■	■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Golf	2012	2/б.о.	770 190р.	3/5	1,4	Б,Р4	122	П	М,6	■		■		7		■		■	■		■	■	■	■		■	■			■	■	■	■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Passat	2012	2/б.о.	1 156 310р.	4/5	1,8	Б,Р4	152	П	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	■	■	■			■	CD	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■				АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Touareg	2012	2/б.о.	2 245 480р.	5/5	3,6	Б,Р6	249	4x4	А,8	■	■	■	■	7	■	■		■	■	■	■	■	■	■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru
Amarok	2012	2/б.о.	1 287 000р.	4/5	2,0	ТД,Р4	122	4x4	М,6	■	■	■	■	4		■	■		■		■						■			■	■	■	■	■						АВИЛОН (495) 730-44-47 www.avilon-vw.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

На правах рекламы

За рулем

ИНФОРМАЦИЯ ОБО ВСЕХ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРКАХ

Двигай на ZR.RU

http://www.ZR.ru

Отправляясь в дальнее путешествие
в поездах РЖД, вы можете купить журнал
За рулем у проводника своего вагона
всего за 100 руб.

приятных путешествий с За рулем

ПЕТРОВ И....

Россиянин вроде бы завершает выступления в Гран-при Формулы-1. Тщательно разобравшись в подоплеке слухов, **Сергей Зиновьев** этому не поверил.

Бурные дискуссии о предстоящих трансферах пилотов давно стали неотъемлемой частью Формулы-1. Слухи обычно рождаются летом, их авторство традиционно приписывается прессе. Но во многих случаях это не так: довольно часто источниками сведений о кадровых изменениях выступают сами команды, иногда пилоты и их менеджеры. А пресса лишь творчески интерпретирует сказанное, подгоняя ответы под известные факты. И, разумеется, просчитывает варианты – надо же как-то развлекать публику в паузах между Гран-при.

Сколько переходов состоится в межсезонье, сейчас не знает никто. Самые экспрессивные споры – вокруг Льюиса Хэмильтона, Михаэля Шумахера и Фелипе Массы, ибо у них истекают контракты. Нас же, конечно, интересует ближайшее будущее Виталия Петрова, которое отнюдь не выглядит безоблачным.

БЕЗРАБОТНЫЙ?

Кто породил слухи о том, что Петров в 2013-м не будет выступать в Формуле-1, установить не удалось. Правда, менеджер пилота Оксана Косаченко еще летом заявила, что подумывает о закрытии данного проекта. Дескать, Петрову 28 лет, Формула-1 ему никакого заработка не приносит и, возможно, настал момент, когда надо поменять поле деятельности. В ее словах прозвучала обида на российский бизнес, не желающий спонсировать российского пилота: «Если наличие россиянина в Формуле-1 никому не нужно, мы найдем чем заняться вне Больших Призов».

Здесь, однако, нет упоминания о том, что команда «Катерхем» намерена уволить Виталия. А такая версия теперь тоже в ходу, и наличие у Петрова контракта на сезон-2013, как мы знаем, ничего не гарантирует. Сколько их уволили, пилотов с контрактами на руках! Да и самого Петрова год назад из «Лотоса» выставили, невзирая на действующий контракт.

Петров о своем будущем ничего не знает (таков его официальный ответ на вопросы). И это нормально для пилотов маленьких команд, склонных принимать кадровые решения в середине сезона или даже под конец зимы. До того момента, как правило, идет оживленный торг. «В 2010-м я узнал про контракт в декабре, в 2011-м это произошло в январе, а нынче – вообще в феврале, – говорит Виталий. – И Оксана правильно делает, что поднимает шум заранее».

В «Катерхеме» никакого недовольства Петрову не высказывали. Да он

и сам, будучи человеком самокритичным, не ощущает, что делает плохо. Работает много, едет надежно, в гонках почти не ошибается. А что не попадает в первую десятку – не его вина. То есть результаты Петрова не могут служить поводом для увольнения. Выступает он, может, чуть хуже Хейкки Ковалайнена, но по «набранным очкам» они равны. И в турнирной таблице – рядом. Финн, кстати, по данным Business Book GP 2012, получает в команде 4 млн. евро, россиянин – в восемь раз меньше.

У «Катерхема» могут быть и иные мотивы, не только денежные. Пути маркетинга неисповедимы! Например, в Формуле-1 упорно держат индийского пилота, поскольку это полезно для привлечения гигантской аудитории его земляков. Может, и английскому «Катерхему» более выгоден английский пилот? Или китайский...

Другой вопрос, хочет ли сам Петров остаться в «Катерхеме». Выступать в Формуле-1, чтобы просто выступать – без набранных очков, подиумов и побед? Может, своевременные слухи об уходе – подготовка аудитории к правильному восприятию уже принятого решения?

Ровесник Петрова Лукас ди Грасси, проведший такой же бесславный сезон в составе «Вёрджин F1», поведал, что подобное участие в Формуле-1 его больше не интересует: это бессмысленная трата времени и спонсорских денег. Он предпочел бы любой другой турнир – «Индикар», DTM или гонки прототипов, но непременно в составе сильной команды. Иначе, по мнению бразильца, незачем вообще заниматься гонками.

А есть ли у Петрова шансы получить место в команде, играющей более заметную роль в чемпионате? О «Феррари» и «Мак-Ларене» не мечтаем. Но вот, например, «Заубер» или «Форс Индия»?

МИНУС ШУМАХЕР

У команд среднего эшелона наличие вакансий ныне зависело от того, уйдет ли из «Мерседеса» Михаэль Шумахер. Если да, это повлекло бы за собой целую серию перестановок. А на место немца помимо Нико Хюлькенберга, Пола ди Ресты и Серхио Переса претендовал сам Хэмильтон!

Насколько можно понять, британца в «Мак-Ларене» не устраивала ситуация с продвижением собственного

Хэмильтона, конечно, хотели бы заполучить многие команды, но не всем он по карману. При этом авторитет Льюиса настолько высок, что он может сам выбрать место работы.

«Катерхем» сейчас – определенно самая быстрая команда из тройки аутсайдеров чемпионата. Машина явно прогрессирует по ходу сезона, но заработать очки на ней по-прежнему нереально.

На правах рекламы

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ
За рулем
105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 495 961 11 51, т/ф 495 961 11 50
http://travel.zr.ru
e-mail: turbure@zr.ru zrtravel@zr.ru
"АВТОТУРЫ БЕЗ ГРАНИЦ!"
ПОЕЗДКИ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ
КАНИКУЛЫ В СКАНДИНАВИИ
Хельсинки (2 ночи) - Стокгольм (2 ночи) - паром Турку - Стокгольм - Турку
от 13 200 руб.
НОВЫЙ ГОД В ФИНЛЯНДИИ
29.12-03.01
от 18 200 руб.
БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ
Будапешт (1 ночь) — Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) — Дрезден (1 ночь)
от 15 880 руб.
разработка индивидуальных маршрутов

Как нелегко снять шлем! Но теперь Михаэлю, который бьет рекорды продолжительности выступлений, все же придется это сделать.

бренда и бизнеса. «Мак-Ларен» предложил Льюису 45 млн. за два года, но отказывался вносить в новый договор пункт о том, что Хэмильтон волен носить стороннюю рекламу. Опять же по слухам, «Мерседес» готов дать 60 млн. за три года плюс этот пункт. Льюиса упрекали в меркантильности и предупреждали, что неразумно добровольно уходить из такой команды, как «Мак-Ларен».

Часть немецкой прессы считала, что Шумахер подпишет новый контракт и никуда не уйдет. А в «Мак-Ларене» были убеждены, что Хэмильтон останется в родной команде. Однако переход состоялся! И в один день с объявлением об этом «Мак-Ларен» заключил договор с Серхио Пересом.

Шеф «Мак-Ларена» Мартин Уитмарш довольно сдержанно пожелал Льюису удачи в «Мерседесе». И добавил, что все же считает этот шаг пилота ошибочным: «Если он хотел новых побед, то нелегко найти вариант лучше «Мак-Ларена». Что касается суммы, мы предложили чуть ли не самую большую на сегодня. И все равно не смогли договориться. Впрочем, Льюис выдающийся пилот и волен сам выбирать свой путь».

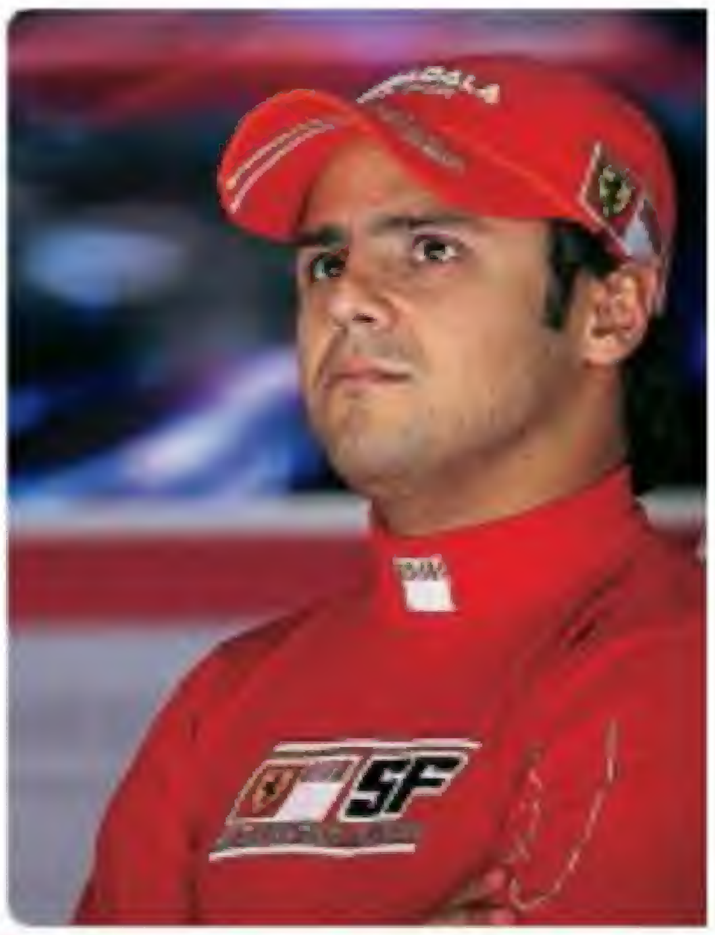
Завершение карьеры Шумахера логично. Семикратный чемпион заметно уступал партнеру по команде Нико Росбергу и нередко проваливал гонки из-за собственных ошибок. По схожим причинам, как считается, Фелипе Масса не заслуживает места в «Феррари». Преемником бразильца чаще всего называли Серхио Переса, но теперь уже ясно, что быстрый

КУБИЦА ГОТОВ!

Бывший напарник Петрова по команде «Рено», потратив полтора года на лечение травм и восстановление, снова стартует в гонках. Пока это ралли, но поляк определенно заявил, что его цель – возвращение в Формулу-1. Роберт признаёт, что поврежденная рука до сих пор не работает идеально. Но уверен, что по мере увеличения объема тренировок все придет в полную норму, и готовится к тестам. В составе какой команды? На этот счет пока полная тишина.

Контракт Феттеля с «Ред Буллом» истекает через год. Поэтому итальянская пресса убеждена, что Себастьян в 2014 году поедет за «Феррари».

мексиканец нашел другую работу. Среди других котировался Себастьян Феттель. Тем паче сам немец заявил, что не отказался бы выступать за легендарную команду. Но, зная предпочтения высшего руководства «Феррари», вариант «Алонсо и Феттель – партнеры по команде» стоит зачеркнуть. Об этом же говорит и Флавио Бриаторе, под чьим руководством Фернандо завоевал два титула: «Чемпионом может стать только один, а объединение двух одинаково быстрых пилотов создает взрывоопасную обстановку. Такие примеры мы уже видели. Поэтому один пилот должен быть медленнее другого. Масса – идеальный партнер для Фернандо».



Фелипе Масса отмалчивается насчет планов на будущий сезон. Это тревожный для его болельщиков сигнал. Однако шансы бразильца остаться в «Феррари» весьма велики.

Но «Феррари» не торопится делать какие-либо заявления. Неужели команду и правда устраивает пилот, набирающий очков в четыре раза меньше, чем лидер сезона Алонсо?!

«Заубер» тоже молчит. И сюда еще до образования вакансии просилось множество пилотов, включая Ника Хайдфельда и Роберта Кубицу, чье прошлое так или иначе с «Заубером» связано. Большая конкуренция! И мы снова застряли перед вопросом: куда может пойти Петров?

КУДА УГОДНО!

Первый, самый очевидный вариант: Виталий еще на год задержится в «Катерхеме». Не факт, что Ковалайнен останется его партнером. Финн утверждает, что тоже ищет иные пути развития карьеры.

Второй, вполне разумный: Виталий переходит в какую-нибудь другую серию. Например, в чемпионат мира для спорт-прототипов, где пилотов Формулы-1 с годами стало больше, чем в самой Формуле-1.

Третий, наименее вероятный: Виталий остается в Формуле-1 и переходит в другую команду, но не в HRT или «Марусю» (шило на мыло).

И четвертый, крайне нежелательный: Виталий переходит именно в HRT или «Марусю».

При желании можно найти и пятый, и шестой – но зачем? Мы и без них попали под меткое высказывание Дженсона Баттона: «Удивительно, сколько историй придумали журналисты, но ни в одной из них никто из главных героев не дает однозначного ответа». ЗР

Заведётся или нет?

Будьте уверены и выбирайте высококачественные аккумуляторы Bosch!

- Соответствие потребностям именно Вашего автомобиля
- До 30% больше ток холодного пуска
- Устойчивость к эксплуатации в городском цикле
- Абсолютная необслуживаемость
- Долгий срок службы

BOSCH
Разработано для жизни

www.bosch.ru

Реклама

БУРЯ В ПУСТЫНЕ

Десант мирового «Туринга» впервые высадился в Северной Америке – этап WTCC приняла трасса в Сономе (Калифорния). Антураж получился очень колоритный, поскольку дорожка там петляет по пыльным выжженным холмам.

Под стать выдались и заезды. Роберт Хафф решительно намерен не пустить Ивана Мюллера к третьему подряд титулу и в первой гонке капитально «грел» француза, уступив на финише лишь полсекунды. Во второй невольным сторонником Хаффа выступил Франц Энгстлер. Мюллер атаковал лидировавшего немца слишком жестко, и судьи наказали его проездом по пит-лайн. В итоге Хафф победил, а Мюллер откатился в хвост. И вот он, долгожданный момент: равенство очков между британцем и французом за три этапа до финиша!

Подобная ситуация, впрочем, была и в прошлом году. Тогда Мюллер в заключительной гонке вырвал чемпионство. Слово за Хаффом?

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1, после 14 этапов

Пилоты

1. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	194
2. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	165
3. К. Райкконен (Финляндия, «Лотос – Рено»)	149
4. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	142
5. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	132
6. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	119

Команды

1. «Ред Булл»	297
2. «Мак-Ларен»	261
3. «Феррари»	245
4. «Лотос»	231
5. «Мерседес»	136
6. «Заубер»	101

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

10-й этап, Ралли Великобритании

1. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	3:03.40
2. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	0.27
3. П. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	0.28
4. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	1.10
5. М. Хирвонен (Финляндия, «Ситроен-DS3»)	1.29
6. Е. Новиков (Россия, «Форд-Фиеста»)	3.37

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC, после 9 этапов

Пилоты

1. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	315
2. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	315
3. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	267
4. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	193
5. Т. Коронел (Голландия, БМВ-320)	164
6. Н. Мишелиц (Венгрия, БМВ-320)	152

ДОБЫЛ БРОНЗУ

Сергей Сироткин завершил сезон в серии Auto GP победой в гонке. Этого, увы, не хватило, чтобы отыграть отставание от Пола Вархауга. Норвежец без блеска, но аккуратно провел свои заезды и сохранил вторую позицию в турнире. Победителя – им стал британец Эдриан Куэйф-Хоббс – определили досрочно, за явным преимуществом.

Третье место – прекрасное достижение для дебютанта Auto GP, к тому же Сергей здесь один из самых юных: ему всего семнадцать. Параллельно Сироткин выступает в еще более «взрослом» итальянском чемпионате Формулы-3. Там турнир не закончен, россиянин удерживает пятую позицию.

СЕЗОН ИМЕНИ «АУДИ»

Новичок в клубе официальных чемпионатов мира – FIA Endurance, длинные гонки прототипов. Первый сезон состоит из восьми этапов: шесть 6-часовых гонок, «12 часов Себринга» и «24 часа Ле-Мана». Впечатляет количество участников: в Англии, например, было 35 машин на старте! По этому показателю все другие чемпионаты мира позади. Ну и звезд собралось много: Т. Кристенсен, Дж. Физикелла, Р. Капелло, М. Жене, Н. Хайдфельд – бывших пилотов Формулы-1 два десятка. После пяти этапов картина ожидаемая: у команды «Ауди» конкурентов нет. На «6 часах Сан-Паулу» впервые одержала победу гибридная «Тойота-TS030» (А. Вурц, Н. Лапьер), но это единственный ее успех, не считая подиума в Сильверстоуне. Остальные победы поделили между собой три экипажа на «Ауди-R18». В Сильверстоуне отличились А. Лоттерер, М. Фесслер и Б. Трюлье, и после серебра в Сан-Паулу они по-прежнему лидеры чемпионата.

Наш Роман Русинов выступает в партнерстве с французами на «Орека-03 – Ниссан» и занимает 25-е место. Лучшее его достижение – отличное десятое место в Ле-Мане.

Действует кредитная программа «ЛАДА ФИНАНС»
совместно с банками-партнерами: ОАО АКБ «РОСБАНК», Сбербанк России (ОАО), ВТБ 24 (ЗАО), ОАО «УРАЛСИБ», ООО «Русфинанс Банк», ЗАО «КРЕДИТ ЕВРОПА БАНК».

www.lada.ru

8 800 200 52 32

LADA

РЕАЛЬНЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

реклама

ЛУЧШИЙ КРУГ

Возможно, традиционный турнир по картингу Формула-«За рулем» – единственный в мире, в котором участвуют два с лишним десятка автомобильных фирм. И это для нас не предел.

ФИНАЛ

1. «Мерседес-Бенц»	129 кругов
2. «Хонда»	отставание 1 круг
3. «Мазда»	1 круг
4. «Субару»	2 круга
5. «Хёндай»	2 круга
6. «Опель»	2 круга
7. Издательство «За рулем»	2 круга
8. ИРИТО	2 круга
9. «Киа»	6 кругов
10. CEAT	9 кругов

ЗАЕЗД КАПИТАНОВ

1. Денис Алексеев (РосДорБанк, заместитель председателя правления)	27,540
2. Коичиро Такацу («Мазда», технический директор)	27,741
3. Артем Гусаров («Киа», управляющий директор)	27,993
4. Денис Петрунин («Хёндай», управляющий директор)	27,998
5. Петер Шимон («Мерседес-Бенц», финансовый директор)	28,013
6. Антон Карпов (УАЗ, глава представительства)	28,195
7. Такахиро Уеда («Хонда», директор отдела продаж и маркетинга)	28,253
8. Алексей Резников (ИРИТО, президент группы компаний)	28,388
9. Дмитрий Панасов («Опель», директор по маркетингу)	28,532
10. Иван Елагин (Mobiado, президент)	28,643

Уж точно, картинг – единственная дисциплина автоспорта, где реально собрать такой кворум. Хотя правила довольно жесткие. Прежде всего, команда должна состоять только из сотрудников компании, а капитан – возглавлять российское представительство фирмы.

Нас не перестает удивлять и радовать, что очень занятые люди из года в год находят время снять галстук, облачиться в комбинезон и сдать телефоны коллегам, чтобы сесть за руль карта. Многие настолько серьезно относятся к имиджу своей фирмы, что приезжают на трассу задолго до «дня икс» и тренируются всей командой.

Новейшая столичная трасса «Мове Карт» приняла очередные соревнования Формулы-«За рулем», прошедшие при поддержке компании «Континенталь», РосДорБанка и Mobiado. Схема привычная: командные полуфиналы со сменой пилотов, финал, затем гонка капитанов. Состав участников тоже устоявшийся, за исключением нескольких новичков. Всего собралась 21 команда. А финалисты оказались

настолько сильны, что команде «За рулем» в этот раз не дали даже приблизиться к тройке призеров. Впрочем, победа, конечно, главная, но не единственная цель участия. Неформальное общение на высшем уровне – это основной принцип Формулы-«За рулем».

Результаты гонки перед вами. Победителям, как всегда, предоставляем слово. А лучший результат круга среди рядовых гонщиков, кстати, показал всё же наш молодой сотрудник – редактор отдела испытаний Михаил Кулешов. ЗР

ГОРДИМСЯ КОМАНДОЙ!

Ян К. Мадея, генеральный директор ЗАО «Мерседес-Бенц РУС»

Уважаемые читатели «За рулем»! Я рад возможности приветствовать вас в новой для себя роли генерального директора ЗАО «Мерседес-Бенц РУС». Для меня большая честь возглавить компанию на таком интересном и многообещающем рынке, как Россия, и присоединиться к потрясающей команде профессионалов ЗАО «Мерседес-Бенц РУС».

В скором будущем мы представим вашему вниманию целый фейерверк фантастических новых моделей, таких как пульс нового поколения новый «А-класс» или наш самый ожидаемый флагман – новый «S-класс». Следующий год ознаменуется выводом на рынок совершенно новых моделей малотоннажного коммерческого автотранспорта, таких как городской малотоннажник «Цитан», а также началом продаж известного всем «Спринтера», сборка которого будет осуществляться здесь, в России.

Во всем, что делаем, мы стремимся добиваться лучших результатов, воплощая в жизнь девиз нашей компании: *The best or nothing*. И наше участие в турнире по картингу Формула-«За рулем» не стало исключением. Это уже четвертая победа «Мерседес-Бенц» в этих соревнованиях, и мы очень гордимся нашей командой.

ДОРОГИ ХВАТИТ НА ВСЕХ!

Денис Алексеев, заместитель председателя правления ОАО «РосДорБанк»

«Победа – это самое важное. Всё остальное – последствие» – так сказал великий Айртон Сенна. Гоночная трасса и банковский мир очень похожи, каким бы невероятным ни показалось это утверждение. Ограниченное количество участников, правила, намеченная траектория движения, все четко регламентировано и предопределено. На старте все равны, каждый нацелен на победу, напряжение возрастает с каждой секундой, каждый стремится найти решение лучше, чем у соперников. Всё как в банковской практике.

Дороги – особенно близкая тема для РосДорБанка, ведь исторически его основной миссией является обслуживание крупнейших предприятий дорожной отрасли. Дороги объединяют всех, это инструмент для скорейшего достижения цели. Можно добраться и по бездорожью, но если твердо знаешь конечную точку маршрута, то по дороге быстрее и надежнее. РосДорБанк уже 21 год помогает своим клиентам реализовать планы. Широкий спектр финансовых инструментов, применяемых банком, позволяет достигнуть намеченного результата максимально быстро. А неизменный девиз ОАО «РосДорБанк» вынесен в заголовок.

ЧТО ВМЕСТО ХРУСТАЛЬНОЙ ШИНЫ?

Ответ на этот вопрос мы узнаем 23 февраля на дорожке Центрального московского ипподрома.

Можно ничего не выдумывать, а просто цитировать материалы прошлых лет: Гонка звезд «За рулем», главное событие зимы, состоится... можно только год поменять на 2013-й и порядковый номер гонки – на 24-й.

Хотя нет! Ведь для участников состязания, давних и не очень, начинается в какой-то мере новая эпоха. Главный приз – легендарная Хрустальная шина – перестал быть переходящим. Выиграв Гонку звезд трижды, Кирилл Ладыгин заполучил его в свое пользование.

Что дальше? Как быть без этой шины? Вся редакция усердно ломала головы, какой приз вручать – снова неизменный переходящий кубок с обновляемой гравировкой имен или каждый год новый? Остаться верным копии шины или придумать нечто иное? Все подробности мы сейчас, конечно, не раскроем, но эскиз уже готов и к работе приступил известный московский скульптор. Подсказка: место для гравировки предусмотрено. Мы же займемся делами традиционными – формированием состава участников. Как обычно, сильнейшие пилоты страны получат персональные приглашения на старт за подписью главного редактора. А представление звезд мы начнем с тех, кто попал на страницы эксклюзивного календаря, посвященного Гонке звезд «За рулем».

Факт публикации фотографии пилота является официальным вызовом на соревнования.

Кирилл Ладыгин (Екатеринбург/Тольятти, год рождения –1978-й). Один из самых востребованных спортсменов, ныне представляет команду «Русские медведи» в чемпионате мира «Гран Туризмо». Многократный чемпион России по картингу и кольцевым гонкам, победитель Гонки звезд (2009, 2011, 2012). Быстро адаптируется к любой технике, выигрывал во всех классических дисциплинах автоспорта, обожает ездить по льду.

Алексей Дудукало (Москва, 1976). Продолжает выступать в чемпионате мира WTCC, а зимой выиграл пятый титул чемпиона страны по трековым гонкам, подтвердив статус одного из сильнейших ледовых гонщиков. Тем не менее остается одним из главных неудачников Гонки звезд. Почти всегда пробивался в финальную шестерку, но лишь однажды довел дело до победы (2006).

Сергей Успенский (Москва, 1958). Не прекращает стартовать в ралли и трековых гонках, где за долгую карьеру выиграл неимоверное число титулов. Боец с незаурядной харизмой, крупнейший специалист в езде по льду. Победитель Гонки звезд «За рулем» (1991, 1993). Не удовлетворен результатами на Гонках звезд последних лет: не раз был близок к третьей победе, но уступал чуть более удачливым соперникам.

ЗР
За рулем
ноябрь
Посетите
парижский автосалон.
Сравните новый
«Мицубиси- Аутлендер»
с «Ниссаном Х-Трейл», «Субару-Форестер» и «Шевроле-Каптива».
Окажитесь в салоне
«Фольксвагена-Пассат СС»
и «Хёндай-i40».
Установите
детские кресла в автомобиль.
Посчитайте цену полного
привода популярных кроссоверов.
Вызовите фирменную
службу помощи на дорогах.
Выберите
на зиму аккумулятор.
Дыхните в трубочку.
Узнайте, на чем ездят
руководители различных
государств.
Познакомьтесь с новым
кабриолетом «Ягуар F-Тип».
Оплатите штраф
разными способами.
Прогуляйтесь
по нестандартным местам Москвы.
И ещё много всего
интересного...
Скачивайте бесплатно в
App Store
За рулем
iPad-версия
жми на все

Олег Петриков (Москва, 1984). Последние годы посвятил управлению автодромом «Смоленское кольцо», однако при случае стартует в любых гонках. Официальный тест-пилот журнала «За рулем». Главный его козырь – огромный накат на любых покрытиях и автомобилях разного типа. Несколько раз был очень близок к выходу в финал Гонки звезд. Может, на этот раз?

Александр Сотников (Курск, 1968). Карьеру начинал в ралли и кроссе, и довольно успешно, но в итоге стал многократным чемпионом страны по кольцевым гонкам. Есть на его счету и трековый титул (2004). В минувшем сезоне выступал эпизодически, чаще в качестве судьи или наставника других пилотов, нежели гонщика, но высокий класс и огромный опыт никуда не делись.

Владимир Черевань (Орел, 1959). За долгую карьеру испробовал все основные дисциплины автоспорта. Призер чемпионатов России по кольцевым гонкам, кроссу, ралли-кроссу, победитель Кубка России по ралли, чемпион России по треку. Везде, где стартует, считается одним из фаворитов. Особенно любит зимние трековые гонки – им посвятил почти два десятка сезонов.

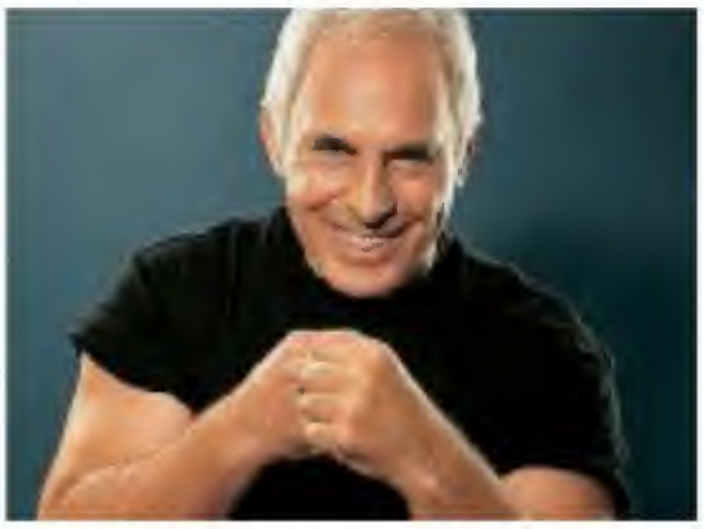
Алексей Васильев (Москва, 1972). В России довольно давно стартует только зимой на треке, но почти всегда успешно. Остальную часть года выступает за рубежом, ныне – участник чемпионата мира «Гран Туризмо». Многократный чемпион страны по кольцевым и трековым гонкам, победитель Гонки звезд (2008). На льду держится столь же уверенно, как на асфальте.

Борис Маслов (Тольятти, 1957). Легенда российского автоспорта, победитель Гонки звезд «За рулем» (1987, 1988), многократный чемпион России по кольцевым и трековым гонкам. Утверждал, что будет гоняться до тех пор, пока Хрустальная шина не обретет постоянного хозяина. Но мы не верим, что карьера выдающегося мастера завершена.

Тимур Садрединов (Москва, 1989). Самый молодой победитель Гонки звезд за всю историю, а вообще выиграл ее дважды (2007, 2010). Призер чемпионатов страны по треку и кольцу. Последние годы выступает нерегулярно, однако к зимнему сезону всегда подходит в отличной форме. Считает Гонку звезд важнейшим для себя состязанием, феноменально быстр на скользком покрытии.

Виктор Козанков (Москва, 1959). Вроде бы прекратил стартовать в кольцевом чемпионате России, где еще год назад был победителем. Сейчас занимается тренерской и технической работой в одной из команд, однако Гонку звезд старается не пропускать. Многократный чемпион СССР и России по кольцу и треку, победитель Гонки звезд «За рулем» (1986).

Татьяна Елисеева (Москва). Достойно сражается в исключительно мужских дисциплинах – кроссе и ралли-кроссе, призер этапов чемпионатов России и Северной Европы. Однако наивысшего достижения в карьере добилась как раз на скользком покрытии – победила в Кубке России по ледовым гонкам 2009 года.



Борис Котелло (Тольятти, 1958). По количеству титулов вошел в тройку лучших за всю историю отечественного автоспорта, выступая в кроссе и ралли-кроссе. Как инженер создал полноприводные гоночные автомобили на базе почти всех моделей ВАЗ. Лед не считает своей специальностью, но показывает на нем убедительные результаты.

За рулем
RENAULT
atas
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ
ТЕЛЕКАНАЛ ДВТО
http://race.zr.ru

Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля. Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто:**

kupiauto.ru

Поисковая система сервиса:

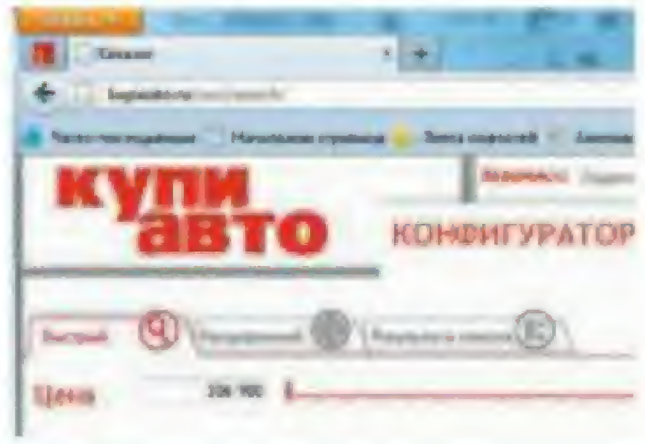
Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».

Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.

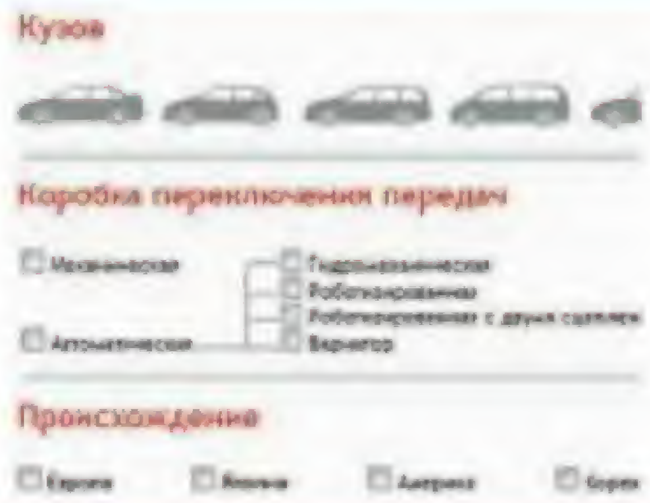
Кар-индекс 8,8 руб./км

Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1 шаг заходим на сайт www.kupiauto.ru

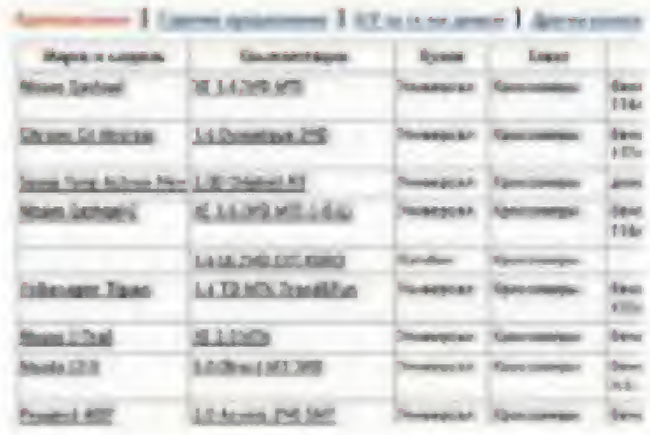


2 шаг выбираем автомобиль по заданным параметрам



3 шаг изучаем понравившуюся модель

4 шаг сравниваем с конкурентами



5 шаг ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто

КУПИ АВТО

За рулем

СО СВИСТОМ!

ДОРАБОТКИ RENAULT SANDERO DRIVETECH*, руб.

Турбина	30 000
Блок управления двигателем АБИТ	25 000
Воздушный фильтр	3000
Интеркулер	4000
Форсунки	10 000
Резонатор U-Power	5000
Глушитель U-Power	8000
Сборка	45 000
Настройка	12 000
Сиденья от «Субару-WRX STI», с установкой	35 000
Руль Momo, с переходником	10 200
Подвеска AB Technics (стойки, пружины), с установкой	30 000
Тормоза передние (суппорты, колодки, диски диаметром 290 мм), с установкой	19 000
Регулятор тормозных усилий**	–
Колеса Speedline Corse с шинами 195/50R15**	–
Прочие комплектующие (фитинги, прокладки, термоизоляция и т. д.)	30 000
Всего	266 200

**Путь уменьшения затрат: автомобиль со вторичного рынка, турбокомпрессор китайского производства, работоспособные форсунки б/у, иная выпускная система.*

***Спортивные комплектующие, использовать для тюнинга не рекомендуется.*

Чего может не хватать азартному владельцу «Рено-Сандеро»? Большой отдачи от мотора небольшого литража, считает **Александр Крючков**, познакомившись с тюнинг-проектом компании «Драйвтек».

Вот он, старый знакомый! Тот самый хэтчбек, на котором обкатываются плодотворные идеи. Не дебютные, конечно, а тюнинговые. Именно на нем мы ездили в прошлом году (ЗР, 2011, № 11). Правда, тогда в центре нашего внимания были доработанные тормоза и подвеска, двигатель же получил весьма умеренную прибавку в мощности. Но с тех пор на «Сандеро» установили турбонаддув – и его характер стал совсем другим.

В соответствии с задумкой создателей машину оснастили турбиной от «Сааба», при этом сам двигатель остался без изменений. Конечно, это потребовало трудоемких работ – улучшения термоизоляции моторного отсека, разводки труб, изготовления нового выпускного коллектора, установки интеркулера. Но суть идеи сохранилась – прибавка без вскрытия двигателя. То есть поршни, шатуны,

коленчатый вал остались стандартными. Внезаводской даунсайзинг? Если хотите, да!

При настройке определили оптимальное давление наддува – 0,5 бар. Увеличить его можно, но тогда, если ничего не переделывать, понадобится 98-й бензин, а поди-ка отыщи его в иных регионах. И все-таки добились весьма неплохих показателей: мощность более 150 л.с., 240 Н·м крутящего момента.

Спортивный руль хорош, но при ограниченном бюджете легко обойтись и без него – сэкономите больше 10 000 рублей.

А вот нештатные сиденья для динамичного автомобиля, пожалуй, необходимы. Они лучше серийных удерживают тело в поворотах.

В тестовом автомобиле турбонаддувом оснастили 16-клапанный двигатель. Разработчики утверждают: подобному тюнингу можно подвергнуть и 8-клапанные моторы – объемом 1,6 и 1,4 л.

На ходу машина удивляет некоторым несоответствием между привычным видом и непривычной динамикой. Внутри это обычный «Сандеро», если не считать спортивных сидений и руля, но разгон теперь – как у автомобилей посерьезней. Впечатления усиливает свист турбины, сбрасывающей давление при каждом прикрытии газа. Точь-в-точь как на полноприводных раллийных монстрах. Гравийные настройки подвески делают авто немного кренистым, зато отменная тяга в широком диапазоне оборотов (от 2000 об/мин до отсечки на 6200) позволяет легко управлять машиной в поворотах подачей газа. Улучшенные тормоза пришлись кстати. Они без труда справляются с возросшей динамикой и сохраняют эффективность довольно долго. Единственная к ним претензия – невнятное усилие на педали: трудно почувствовать близость блокировки колес. В общем, скоростные возможности этого «Рено» таковы, что пришлось постараться, пытаясь использовать их по максимуму. Турбо-«Сандеро» проехал «Смоленское кольцо» за 1.59,8 – на 7 секунд быстрее, чем до установки наддува, и на 12 секунд шустрее совсем серийного собрата. Настроить подвеску под асфальт – и можно потягаться с «СЕАТом-Леон FR», а то и с родственником «Клио RS».

Разумеется, такая прибавка скорости влетит в копеечку. К предыдущим расходам (тормоза, сиденья, подвеска) в 130 000 рублей добавилось еще около 170 000 за турбонаддув. «Бонусом» пришлось поставить сцепление от 2-литрового «Мегана» – штатное оказалось не в состоянии переварить 240 Н·м крутящего момента. Создатели также опасались за ресурс коробки передач и приводов, не рассчитанных на возросшие нагрузки, но за 20 000 км пробега после установки турбины проблем с ними не возникло. Помимо прочего выросли расходы на топливо: потребление увеличилось несильно, но заливать приходится уже 95-й.

Если сравнить цену серийного «Сандеро» и стоимость доработок, возникнет резонный вопрос: стоят ли они того? Скажем так: на фоне цены

автомобилей, сопоставимых по скорости и удовольствию от вождения, расходы на тюнинг уже не кажутся заоблачными. Конечно, эта машина не может похвастаться нарядностью заводских горячих хэтчбеков да и оснащение здесь попроще. Зато на плохой дороге подвеска не вытрясет душу и за колеса можно не беспокоиться. К тому же расходы на обслуживание умеренные: большинство запчастей – от обычных бюджетных «рено». Так что в роли горячего хэтчбека, приспособленного к российским условиям, этот «Сандеро» – вполне удачный вариант. ЗР

Раз за разом попадать в этот поворот позволяли доработанные тормоза. Перед ним длинная прямая, поэтому осаживать автомобиль приходится с высокой скорости.

ТЕСТЫ «ЗА РУЛЕМ» НА АВТОДРОМЕ «СМОЛЕНСКОЕ КОЛЬЦО»

Автомобиль	Время круга, с
Nissan GT-R	1.41,8
Porsche 911 Turbo S	1.45,5
Audi R8 5.2 FSI	1.45,5
Mercedes-Benz SLS AMG	1.47,1
Porsche 911 Turbo	1.47,6 (по мокрому)
Lotus Evora	1.49,2
Chevrolet Camaro	1.51,6
Audi RS3	1,51,6
Volkswagen Golf R	1,54,0*
Mercedes-Benz C 63 AMG	1.54,8 (по мокрому)
Volkswagen Golf GTI Edition 35	1,55,0*
Ford Mustang 700 (тюнинг)	1.55,4
BMW 1 Series M Coupe	1.55,8 (по мокрому)
SEAT Leon Cupra	1,56,0*
Volkswagen Golf GTI	1,56,2*
Volkswagen Scirocco	1,56,6*
Skoda Octavia RS	1,56,8*
Renault Clio RS	1.57,4
SEAT Leon FR	1,58,0*
Lexus IS F	1.58,2 (по мокрому)
BMW 135i Coupe	1.58,2 (по мокрому)
Jaguar XKR	1.58,7 (по мокрому)
Renault Sandero Turbo (тюнинг)	**1.59,8**
Renault Sandero 1.6 16v (тюнинг)	2.06,07
Ford Fiesta Sport Limited Edition	2.09,8 (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 16v	**2.12,02**

**Время круга, показанное на штатных шинах, отличается от времени круга на мерном комплекте (подробнее см. ЗР, 2012, №7).*

Он был стандартным мотором «Рено» мощностью 102 л.с. Характеристики после тюнинга: мощность – 155 л.с., максимальный крутящий момент – 239,7 Н·м.

Для кольцевой трассы все же просится подвеска с меньшими кренами. Впрочем, она хороша на дорогах общего пользования и проселках.

АКТЕХ

ПЕРВЫЙ СРЕДИ ГИБРИДОВ

С 2005 года «АКТЕХ», первая российская АКБ с гибридной технологией CALCIUM PLUS, – это точка «золотого сечения» в развитии аккумуляторов.

- *Повышенные стартерные токи*
- *Устойчивость к глубоким разрядам*
- *Высокая надежность*

Ca+ Гибридная технология

АККУМУЛЯТОР ГОДА* 2012

2 ГОДА ГАРАНТИИ

* по результатам независимой профессиональной премии «Мировые Автомобильные Компоненты» -2012

ISO 9001

АкТех
АККУМУЛЯТОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

МОРСКОЙ РЕГИСТР

ШОРТЫ ДЛЯ ИСПАНЦА

Яркий «СЕАТ-Ибица» может стать еще живее – немецкое тюнинг-ателье «JE дизайн» выпустило комплект для испанского хэтчбека. Внешний вид машины украшает пластиковый обвес, включающий в себя передний сплиттер, накладки на пороги, задний диффузор под карбон и спойлер на багажнике. За отдельную плату – расположенная по центру выхлопная труба трапециевидной формы. Экстерьер дополнят новые диски: 17- или 18-дюймовые, многоспицевые либо модели «Скорпио», которая запоминается пятью сдвоенными спицами. Оба варианта колес доступны в темно-серебристой или матово-черной окраске.

Усилить спортивный характер позволит доработанное шасси – новые пружины сделают его на 35 мм ниже. А если дополнительно заказать комплект регулируемой подвески, то хэтчбек опустится уже на 50–60 мм. Разумеется, можно улучшить и динамику «Ибицы» – бензиновый мотор 1,2 TSI после доводки выдает мощность 138 л.с. и крутящий момент 230 Н·м, а 1,6-литровый дизель – 125 л.с. и 295 Н·м. Программы форсировки для других двигателей пока находятся в разработке.

ДВЕНАДЦАТЬ ЗВЕЗДОЧЕК

«Хеннесси» – одна из самых амбициозных компаний в мире, специализирующихся на тюнинге, – представила новое творение под именем «VR1200 Твин Турбо». Уникум, созданный на базе купе «Кадиллак CTS-V», впечатляет: алюминиевый 7-литровый двигатель V8 после доработки выдает 1242 л.с. и 1501 Н·м. Разумеется, от серийного агрегата там мало что осталось: изменены шатунно-поршневая группа, головка блока цилиндров, система питания, не говоря уже о всяких патрубках и подшипниках. Давление наддува настраиваемое, и, если максимальная отдача не требуется ежедневно, можно ограничить потенциал уровнем 811 или 1014 л.с. В самом мощном варианте купе «VR1200 Твин Турбо» набирает сотню за 2,9 с и может разогнаться до 389 км/ч, а дистанцию в четверть мили одолевает за 10,2 с. Интересно, что под возросшие нагрузки адаптируют и трансмиссию, причем как автоматическую коробку передач, так и механическую.

Основатель компании Джон Хеннесси видит конкурентом своего творения ни много ни мало суперседан «Бугатти-Галибье», который, как ожидается, также выдаст более 1000 «лошадей». Ателье планирует выпустить всего дюжину таких машин, но пакет VR1200 будет доступен для уже приобретенных серийных седанов и универсалов CTS-V.

Встречайте на телеканале «КП»

Тема дня
с Михаилом Антоновым
по будням с 11:08*

Картина дня
с Александром Яковлевым
по будням с 18:08*

Чудовище в большом г...
с Отаром Кушанашвили
по выходным с 21:03*

Новости
с Анной Невской
ежедневно каждый час*

Стиль ведущих
от Виктории Майоровой
24 часа в сутки

* Время московское

Звоните в прямой эфир:

8 800 200 97 02

КП → KP.RU ТРИКОЛОР ТВ НТВ ПЛЮС CORBINA TV ИНТ

и в кабельных сетях вашего города

Реклама
16+

Смотрите на iPad:
гуляем по Москве

*Кто вспомнит
те времена, когда он
действительно отдыхал
по воскресеньям,
а не по понедельникам?*

Фрэнк Хаббард

НА НЕВЕДОМЫХ ДОРОЖКАХ

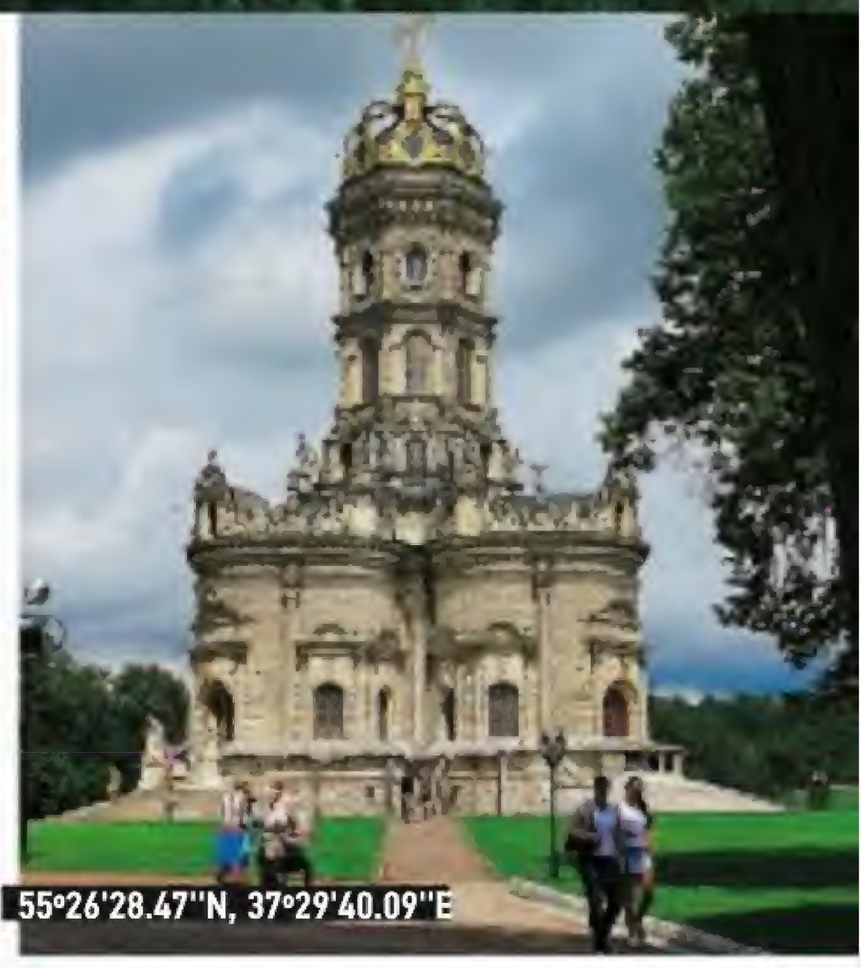
Куда деть себя в выходной день? Оторвать всех потенциальных путешественников от телевизора, дивана и прочих «айпадов» пытается **Михаил Колодочкин**.

С той поры, как Большая Москва дотянулась до Калужской губернии, стало трудно ориентироваться в ее новых границах. Въезжаешь, к примеру, в Подольск, а на выезде вдруг видишь табличку: «МОСКВА». Впрочем, на Ленинградке этим давно никого не удивишь: за кольцом Москва то заканчивается, то вдруг опять начинается...

Ну да ладно, так даже интереснее. А в поисках прочих таинственностей и нестандартностей приглашаю всех желающих покататься и просто погулять как по центру Москвы, так и километрах в сорока от него. Какую там повесят к этому времени табличку и не объединят ли сгоряча Москву с Питером, не важно. Маршруты, которые кажутся интересными лично мне, обычно ничем не напоминают канонические призывы путеводителей и прочих агитаторов. Наверное, это связано с моей нелюбовью к организованным экскурсиям по заезженным тропам.

Путешествие займет от нескольких часов до полного светового дня – в зависимости от того, что из предложенного вам захочется посетить. Для тех, кто не любит пользоваться картами, каждая точка маршрута отмечена GPS-координатами. Поехали?

Если свернуть с Ленинградки на Фирсановку, то километров через семь в левое окно машины заглянет большой деревянный корабль! Наверное, летучий, поскольку воды поблизости не наблюдается. Чуть дальше еще один, который, похоже, нарвался на скалы. Тем, кто спасся, повезло – рядом таверна. Впрочем, тут же тюрьма и эшафот.



Не знаю, где еще храм венчает не купол, а корона. Как не знаю и того, кто возводил мою любимую подмосковную церковь Знамения Пресвятой Богородицы в Дубровицах – это под Подольском, на берегу Пахры. Изобилующий скульптурами храм в стиле барокко даже в XVII столетии выглядел столь необычно, что патриарх не давал разрешения на освящение. Пришлось дожидаться его ухода в лучший мир.

Если будете рядом, постарайтесь не ограничиться внешним осмотром, а попробуйте войти внутрь. Не пожалеете.

РЕКЛАМА

ВОДКА

ХАСКИ

ЛЕГЕНДА СЕВЕРА

Водка Хаски* очищается при пониженной температуре. Чем ниже температура при очистке, тем выше количество поглощенных примесей. Холод рождает чистейший совершенный продукт.

*произведена в Сибири по технологии холодной фильтрации

СКОРО В ПРОДАЖЕ

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

55°44'53.04"N, 37°35'22.01"E

«Первое впечатление было такое, будто в арбатском дворике приземлился инопланетный корабль. На белый вертикально стоящий цилиндр падали густые тени деревьев, а в стеклах растянутых шестигранных иллюминаторов пламенел закат...» – так описали дом Мельникова авторы книги «Прогулки по Москве» Милова и Резвин. От себя добавлю, что самое сложное сегодня – не пролететь мимо этого «корабля», приземлившегося в Кривоарбатском переулке. Деревья и забор успешно скрывают «инопланетян» от посторонних глаз.

55°44'36.12"N, 37°36'16.52"E

Дом-сказка в Соймоновском проезде. Он же доходный дом Перцевой (или Перцовой?). В жюри конкурса на лучший проект этого чудо-дома входили Васнецов, Суриков, Поленов. Балконы поддерживают не атланты, а дракончики, а на цветных майоликовых панно разместились изображения солнца, медведя, быка, рыб, змей. На коньке крыши решетка со львами (когда-то она была золоченой), а над башней возвышался золотой (точнее, тоже золоченый) петушок. В доме скрытая электропроводка и незаметные инженерные коммуникации (дело было примерно в 1905 году). В подвале когда-то находилось кабаре «Летучая мышь», где Книппер-Чехова изображала парижскую шансонетку, а Станиславский задолго до свиты Воланда демонстрировал «чудеса черной и белой магии».

55°45'22.88"N, 37°35'05.69"E

Странная компания, застывшая в скульптурной композиции на Новинском бульваре супротив посольства США, может вызывать разные ассоциации. Самая популярная трактовка – про толпу тех, кому не дали визу, и про наглеца, гордо задирающего нос в небо. Он, надо полагать, то ли удачно пролез вне очереди, то ли уже имеет вид на жительство.

На самом деле памятник посвящен Нобелевскому лауреату Иосифу Бродскому. И, как сказал коллега, ценитель его творчества, «это не нос в небо, это глаза к Богу». Очень может быть.

55°44'47.76"N, 37°36'18.45"E

Старейшая московская заправка – прямо напротив храма Христа Спасителя. Внутри Бульварного кольца других АЗС нет вообще. Говорят, ее создал знаменитый архитектор – тот самый, что возвел высотку у Красных Ворот, главный «Детский мир» и с десяток станций московского метро.

Прелесть этой АЗС в том, что примерно так же она выглядела и много лет назад. Причем сюда, насколько помнят долгожители, никогда нельзя было ни зайти, ни заехать. Ни при каких властях. Да и надпись за стеклом – «ЗАПРАВКА НЕ ПРОИЗВОДИТСЯ» – тоже из тех еще времен. Зато понятная. Как и знаки на въезде.

А еще любопытнее то, что таинственная заправка работает! Ведь Кремль рядом. Намек вы, надеюсь, поняли...

55°49'29.71"N, 37°37'0.10"E

Увидеть спящего охранника (с животиком и дубинкой, как положено) несложно, но вот этот, похоже, спит крепче других. За это его не только не уволили, но даже воздвигли памятник. На Никольской улице он таким образом охраняет ТЦ «Никольская Плаза».

ЧИТАЙТЕ В НОЯБРЬСКОМ НОМЕРЕ

ОКТОБЕРФЕСТ
Выставка Intermot в Кельне

ЖИЗНЬ НАСТОЯЩИХ КОВБОЕВ
Harley-Davidson Dyna Wide Glide

ОДНОЙ КРОВИ
Husqvarna TR650 Strada / TR650 Terra

ТРИДЕВЯТЫЙ
Выбираем Ducati 999

ЗА РУЛЕМ
Подбираем руль для офф-роуда

ИНДИЙСКАЯ ВЕСНА
Интервью с руководителями Eric Buell Racing и Hero MotoCorp

КИТАЙСКИЙ АНАБАСИС
На мопеде и наобум

ШКОЛА КВАДРОЦИКЛИСТА. Урок 1.
Квадр и закон

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:
ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВИНОК, ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ, СОВЕТЫ ПОКУПАТЕЛЮ, НОВОСТИ ТЕХНИКИ, ТЮНИНГ, ПУТЕШЕСТВИЯ, СПОРТ

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ СНГ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ MOTO.ZR.RU

327 КУБИКОВ СВОБОДЫ

Рок-н-ролл и сексуальная революция, наркотики и пацифистские демонстрации. С живым свидетелем бурных шестидесятых – «Шевроле-Камаро» первого поколения общий язык искал Сергей Канунников. Фото Александра Кульнева.

Вот мы и расстаемся... Подняты тент и стекла. Вильнув алой кормой и подмигнув красными фонарями, «Камаро» скрылся за поворотом. Показалось, вместе с ним расстался с частичкой молодости и свободы...

БЕЗ ПРИКРАС

У американцев долгие годы были очень своеобразные представления о спортивных автомобилях. Впрочем, и футболом за океаном называют совсем не то, к чему мы привыкли. Да, автомобиль этот не такой уж спортивный. Но V8 объемом 327 кубических дюймов (по-нашему – 5,4 л) даже на холостых рычит, словно хищник, готовящийся к прыжку. А стоит даже несильно нажать на педаль газа, «Шевроле», оглашая округу победным ревом, довольно успешно тягается со многими внуками. Двести десять сил – вроде бы немного.

Роскошная 5,4-литровая «восьмерка» развивала по стандарту SAE 275 л.с. В Европе указывали более скромную цифру – 210 л.с.

РОЖДЕННЫЙ БЕГАТЬ

«Шевроле-Камаро» дебютировал в 1967 году. Четыре поколения модели выпускали до 2002 года, в 2010-м название возродили. Автомобили первого поколения с кузовами купе и кабриолет оснащали широкой гаммой 6- и 8-цилиндровых моторов объемом 3,8–7 л, мощностью от 140 до 430 л.с. Предлагали 3- и 4-ступенчатую механические коробки передач, 2- и 3-ступенчатый автоматы. В 1967-м продали 220 906 «камаро», из них более 162 000 экземпляров – с двигателем V8 и 10 675 кабриолетов серии RS.

Но поверьте, для легкого, не отягощенного современными наворотами (представьте, ни одной подушки безопасности и лишь смешные поясные ремни!) кабриолета – достаточно, чтобы произвести яркое впечатление. Особенно если учесть, что тормоза барабанные и без усилителя! Последний в 1967-м предлагали в качестве опции, но покупателя этого алого «Камаро» она не заинтересовала. Безумству храбрых поем мы песню!

По паспорту автомобиль достигает 100 км/ч за 8,6 с и разгоняется до 177 км/ч. Охотно верю. При этом усилие на педали тормоза напоминает волговское. Нога поначалу словно упирается в стену, спина – инстинктивно в спинку кожаного плоского сиденья. Кстати, спинка в «Камаро» не регулируется.

Что здесь еще от «спорта»? Рессорная зависимая задняя подвеска и легонький, невесомый руль, связанный с колесами чем-то безвольно-резиновым. Погоняемся? Ведь на «Камаро» действительно участвовали в гонках – с форсированными за 300 сил моторами. Романтические времена, героические люди!

Руль до смешного тонкий, но, по-моему, очень красивый. Все дышит основательностью. Рычаг селектора коробки передач с огромной кнопкой сверху ложится в руку, словно рукоятка «Смита и Вессона», крышки бардачка и бокса между сиденьями такие, что палец под них не клади.

При всем этом «Камаро» 1967 года вовсе не элитный автомобиль. Хитрость в том, что элегантные, спортивные на вид купе и кабриолеты были вполне доступны. А рецепт такого автомобиля концерну GM подсказали конкуренты.

ПОЖИРАТЕЛЬ «МУСТАНГОВ»

Считается, что имя Camaro – производное от французского *camarade*: друг, приятель. Но и по сей день ходит история, что в 1967-м продавцы «Шевроле» на вопросы покупателей о значении имени отвечали: «Это маленькая

За рулем
ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*
ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ
РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ
РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ
Переплет: мягкий, полноцвет.
ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210х285, 216с. Код 01966 Цена 480р.
ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210х285, 272с. Код 01964 Цена 480р.
ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210х285, 208с. Код 01969 Цена 480р.
ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210х285, 296с. Код 01999 Цена 510р.
LADA KALINA (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210х285, 248с. Код 01964 Цена 520р.
LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210х285, 296с. Код 01963 Цена 520р.
ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210х285, 224с. Код 01996 Цена 480р.
Hyundai Solaris
KIA RIO
Hyundai Solaris (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210х285, 208с.
Код 02961 Цена 750р.
KIA RIO с 2011 г. (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210х285, 208с.
Код 02971 Цена 825р.
VOLKSWAGEN POLO СЕДАН
RENAULT DUSTER
VW POLO с2010г. седан (с ДВС 1.6)
Формат: 210х285, 208с.
Код 03026 Цена 826р.
Renault Duster 4х2, 4х4 (с ДВС 1.6, 2.0)
Формат: 208х285, 320с.
Код 03172 Цена 680р.
Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 218х285, 119с. Код 02087 Цена 510р.
Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 218х285, 238с. Код 02086 Цена 510р.
УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 218х285, 324с. Код 02080 Цена 480р.
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 218х285, 352с. Код 01944 Цена 850р.
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1.5i)
Формат: 218х285, 272с. Код 01945 Цена 850р.
CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 208х268, 448с. Код 02639 Цена 850р.
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 218х285, 256с. Код 01946 Цена 850р.
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 218х285, 224с. Код 01953 Цена 850р.
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 218х285, 332с. Код 01952 Цена 850р.
Шарики стальные Gletcher
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02784 Цена 500*р.
Шарики стальные омедненные
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.
Баллон CO2 -12гр
20шт Код 02867 Цена 640*р.
1шт Код 02554 Цена 40*р.
Электронная приманка рыбы
ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При погружении в воду электрический сигнал проходит между контактами и Фидмагнит начинает работать. Электронная приманка представляет собой сложный электронный прибор, и действует на органы чувств рыб четырьмя разными способами: вибрация, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Распространяется в воде на расстояние 500-800 метров.
Код 02089
Цена 1000р.
GLETCHER
UMAREX
BRT 84
магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02784 Цена 2900р.
PM
магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02868 Цена 3500р.
PM
магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02556 Цена 3750р.
SS 2202
магазин 21шт
вес 700гр
plastic/metal
Код 02739 Цена 2600р.
TT
магазин 18шт
вес 630гр
metal/metal
Код 02905 Цена 5150р.
Beretta Elite II
магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код 02548 Цена 3300р.
BRT 92FS AUTO (NEW)
Код 03187 Цена 5600р.
APS
магазин 22шт
вес 1040гр
Код 03095 Цена 5600р.
ИМЗ MP 654K-20
магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код 02658 Цена 5100р.
СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ
ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ
Suprotec Универсал
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,7 до 2,2 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01578 Цена 1100 р.
Suprotec Универсал
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 1,6 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 75 мл. Код 01580 Цена 850 р.
Suprotec Люкс
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 2,4 л (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы после 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01579 Цена 1350 р.
Suprotec МКПП
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код 01582 Цена 1100 р.
Экотестер «Соэкс»
сохранит Вам здоровье
"Экотестер СОЭКС" предназначен для экспресс-анализа содержания нитратов в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня радиоактивного фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами.
Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105х43х18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66
Код 02932 Цена 8000р.
Видеорегистратор HD DVR 20
Камера 1/4" CMOS. Дисплей 2,5" TFT LCD. MAX Разрешение записи 1280х960 (интерполяция). Детектор движения.
Карты памяти SD (до 32 ГБ).
Аккумулятор.
Формат видео AVI.
Видео кодек MJPG.
Фотосъемка.
Аудиозапись.
Интерфейс USB 2.0
Код 02940 Цена 2100р.
Inspector RD X1 XI - радар-детектор
Разработано для России и стран СНГ.
Код 02887 Цена 2950р.
СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!
• по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
• по электронной почте: katalog@1dzr.ru
• по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
• в интернете по адресу: http://shop.zr.ru
• по SMS: отправьте на номер 2425
текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.
Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)
ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@1dzr.ru
Навигатор/Видеорегистратор
автомобильный LEXAND SR-5550 HD
Код 03030 Цена 4500р.
Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы
ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU
За рулем

Тахометр, размещенный справа от спидометра, – редкость для того времени. В «Камаро» он подчеркивал спортивность. Перед селектором коробки передач стандартные для тех лет приборы, в том числе манометр системы смазки и непременные часы.

Салон «Камаро» – типичный образец американской стилистики 1960-х. Задний ряд сидений, как и положено в таком автомобиле, тесноват.

зверюшка, питающаяся «мустангами». То, что именно «лошадиный» бестселлер «Форда» побудил «Шевроле» создать элегантный, приземистый автомобиль на основе доступных узлов и агрегатов, все прекрасно понимали. Да в «Джи-Эм» этого особенно и не скрывали.

Самой доступной стала версия со 140-сильной рядной «шестеркой» объемом 3,8 л. По европейским меркам серьезный агрегат. Но истинный американский автомобиль без «восьмерки» – все равно что американец, умеющий орудовать рычагом ручной коробки, то есть большая редкость. Машин с V8 покупали гораздо больше.

«Камаро» быстро и гармонично вписался в молодежную культуру рубежа 1960–1970-х. Стал одним из символов духа свободы, перерастающей иногда в вольницу. Секс, рок-н-ролл, наркотики... Кстати, именно в 1967-м троих участников «Роллинг Стоунз», в том числе Мика Джаггера, приговорили за наркотики к условным срокам. В американских чартах первые полгода лидировала почти забытая ныне группа «Манки», потом – боготворимые и нынче «битлы» со своим «Оркестром сержанта Пеппера».

Время было веселое, шумное, беспокойное. Газеты писали о гибели буревестника перманентной революции Че Гевары и призывах Мартина Лютера Кинга к гражданскому неповиновению. Но американцев, особенно молодежь, в первую очередь волновала война во Вьетнаме. В 1967-м по крупным городам прошли массовые демонстрации, а в так называемом походе на Пентагон в Вашингтоне участвовали, по разным оценкам, от 70 000 до 100 000 человек. Впрочем, купивших «камаро» в тот год было минимум в два с лишним раза больше. А демонстрантов, конечно, легко понять. На кой черт стране, делающей такие автомобили в таких количествах, убивать своих

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
VODKA FROM SIBERIA
ВОДКА
ПЯТЬ ОЗЕР
Нетронутый уголок Сибири. Здесь нет места шуму и суете. Здесь можно прислушаться к природе и обрести чистоту мысли. Здесь сохранилась кристально чистая вода.
И только здесь производится настоящая сибирская водка - «Пять озер».
Живая вода — живая легенда
www.5ozer.com

сыновей где-то в Азии? Лучше бы прохватить на открытом «Шевроле» по знаменитой 66-й дороге. Ну или по какой-нибудь другой.

Кстати, на этих номерных хайвеях и невесомый руль, и дубовые тормоза, и издевательски тщедушные зеркала вовсе не раздражали бы. Ну а нынешняя суматошная Москва – истинный кошмар для владельцев классических американских (да и не только!) машин.

ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО

«Шевроле-Камаро» слывет одним из самых знаменитых спортивных автомобилей США. Для гонщиков со временем стали делать модификации не только с мощными моторами, но и с дисковыми тормозами спереди и улучшенными подвесками. Уже в конце 1960-х «Шевроле» вместе с командой Роджера Пенске завоевал кубок производителей в престижной серии «Транс Ам», а Марк Донахью стал двукратным чемпионом в личном зачете. «Камаро» удостоили и иной чести: 375-сильный белый пейс-кар открывал гонку в Индианаполисе. Под это дело фирма даже предлагала серийные копии такой версии.

В общем, с этим «Шевроле» конструкторы, дизайнеры и маркетологи попали в яблочко. Продажи росли вместе с количеством модификаций. Уже осенью 1969-го представили второе поколение, через 11 лет – третье...

Тем временем девушки и юноши конца 1960-х меняли прически и стиль одежды, становились родителями и ворчали на отпрысков, слушающих диско. А потом папы и мамы, а то уже и дедушки-бабушки, давно привыкшие к более комфортабельным, вместительным и экономичным машинам, стали, словно дети о рождественских подарках под елкой, мечтать о встрече с чумовыми купе и кабриолетами своей молодости.

И, если это случалось, происходило чудо. Под пьянящий рев прожорливой «восьмерки» в 327 кубиков и писк шин хочется пройти поворот как можно быстрее и, невзирая на неподатливость тормозов, нажать на них перед следующим поворотом как можно позже...

А потом останется только смотреть на прощальные всполохи широких фонарей и надеяться, что эта встреча с «Камаро» не последняя. ЗР

Благодарим компанию «Дженерал моторс СНГ» и Елену Циванину за помощь в подготовке материала.

МОТО

iPad-версия

Дайджест

Читайте в ноябре

Загляните на стенды кельнского мотосалона

Прогуляйте Dyna Wide Glide по ночной Москве

Седлайте «Хускварны» – выходим из леса

Сыграйте в «три девятки», купите Ducati

Выберите правильный руль для офф-роуда

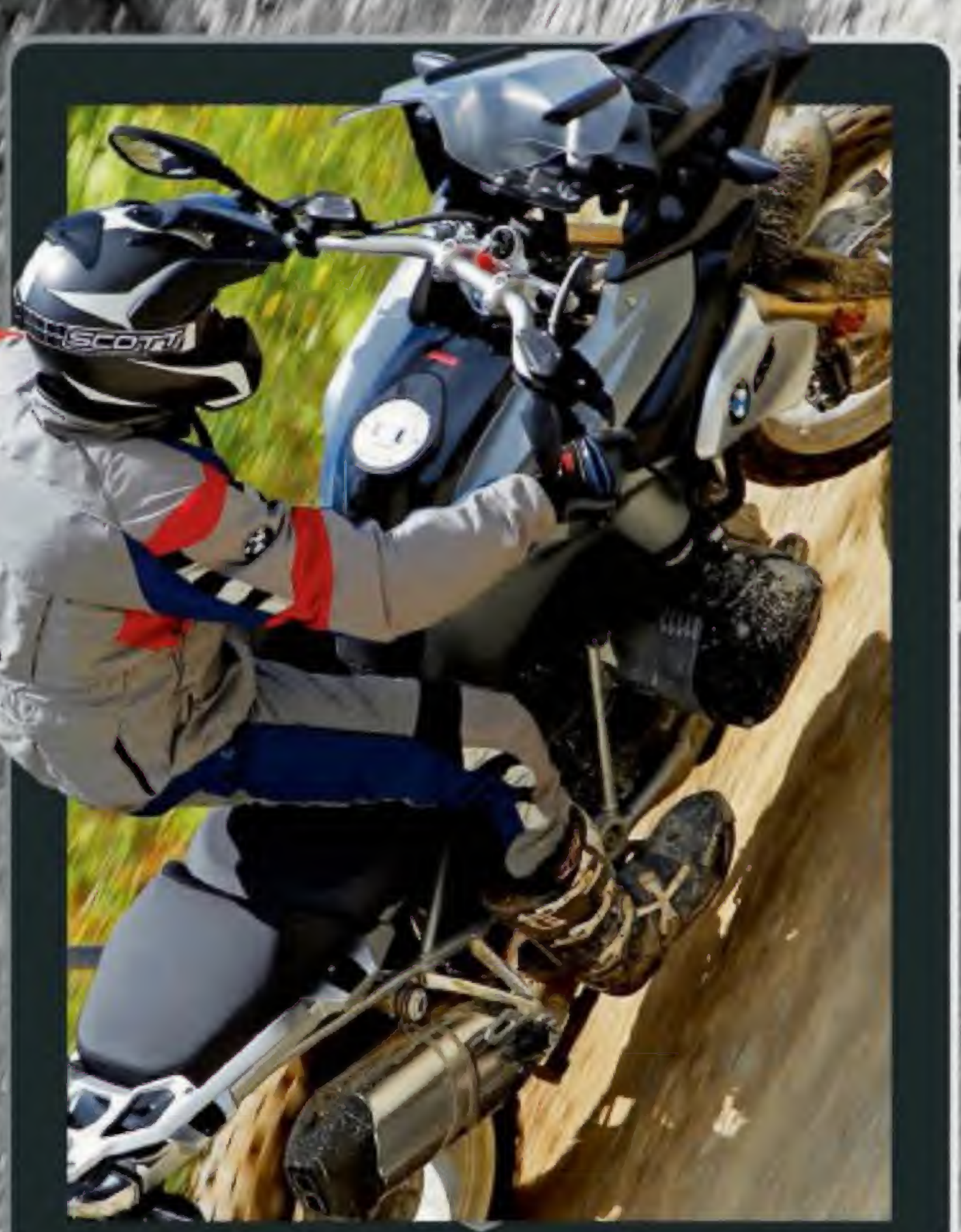
Узнайте о планах Эрика Бьюла

Прокатитесь на мопеде по Китаю

Посетите слёт любителей мотоциклов с коляской

Запишитесь на курс квадроциклиста

И еще много всего интересного...



App Store

Google play

жми на все

реклама

ГРАН-ПРИ 2013 За рулем

ПРИЗЫ

читателям-
участникам
голосования
ГРАН-ПРИ
«ЗА РУЛЕМ»!

НОВЫЙ KIA RIO

– современный автомобиль российской сборки для наших читателей! В базовой комплектации – экономичный мотор мощностью 107 сил, бортовой компьютер, аккумулятор увеличенной мощности, системы предупреждения об экстренном торможении и антиблокировочная, подушки безопасности, кондиционер, дорожный просвет 160 мм. Кузов машины обработан антикоррозионным покрытием. Девять вариантов окраски кузова.

Подробности – в конце номера. К участию принимаем анкеты, отправленные до 24 ноября.

За рулем

КУПИ АВТО За рулем

4 АВТОМОБИЛЯ «КИА-РИО» ОБРЕТУТ СВОИХ ХОЗЯЕВ 24 ДЕКАБРЯ 2012 ГОДА*.

nokian TYRES

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

***Официальная дата розыгрыша автомобилей среди читателей, заполнивших и выславших анкеты и таблицы для голосования в ГРАН-ПРИ «За рулем» – 2013.**

ГАЗЕТА За рулем Регион

За рулем.РФ

ГРАН-ПРИ 2013 За рулем

Смотрите на iPad:
голосуем за номинантов

Перед вами 49 новинок российского рынка. Выберите из них лучшие – и получите шанс выиграть один из четырех призовых автомобилей «Киа-Рио»!

МАЛЫЙ КЛАСС

101. Chevrolet Aveo. 115 л.с., передний, хэтчбек, седан, 444 000–563 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5, 10.

102. Lada Granta. 87–120 л.с., передний, седан, 259 000–400 000 руб. ЗР, 2011, № 9, 10, 11; 2012, № 1, 3, 4, 9.

103. ZAZ Vida. 109 л.с., передний, хэтчбек, седан, 389 000–399 000 руб. ЗР, 2012, № 6.

КОМПАКТ-КЛАСС

201. Honda Civic. 142 л.с., передний, седан, хэтчбек, 749 000–1 079 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4, 7, 10.

202. Hyundai i30. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 649 000–909 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

203. Kia cee'd. 100–130 л.с., передний, хэтчбек, 599 900–959 900 руб. ЗР, 2012, № 7, 11.

204. Peugeot 408. 110–150 л.с., передний, седан, 549 000–789 000 руб. ЗР, 2012, № 5, 8, 11.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
nokian TYRES

КОМПАКТ-ПЛЮС

301. Audi A3. 180 л.с., передний или полный, хэтчбек, 1 082 000–1 166 000 руб. ЗР, 2012, № 8.

302. Citroen DS4. 120–200 л.с., передний, хэтчбек, 757 000–1 107 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

303. Hyundai Veloster. 132 л.с., передний, хэтчбек, 849 000–1 089 000 руб. ЗР, 2012, № 2.

304. Subaru Impreza. 114–150 л.с., полный, седан, 974 900–1 324 300 руб. ЗР, 2012, № 9.

СРЕДНИЙ КЛАСС

401. Chevrolet Malibu. 167 л.с., передний, седан, 1 285 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

402. Hyundai i40. 150 л.с., передний, седан, 1 089 000–1 398 000 руб. ЗР, 2012, № 8, 11.

403. Kia Optima. 150–180 л.с., передний, седан, 939 900–1 319 900 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.

404. Peugeot 508. 120–204 л.с., передний, седан, 839 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 7.

405. Toyota Camry. 148–277 л.с., передний, седан, 959 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 4.

СРЕДНИЙ ПЛЮС

501. BMW 3 Series. 136–306 л.с., задний или полный, седан, универсал. 1 250 000–2 000 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 6.

502. Citroen DS5. 150–160 л.с., передний, хэтчбек, 1 119 000–1 479 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

503. Volkswagen Passat CC. 152–300 л.с., передний или полный, седан, 1 109 000–1 981 000 руб. ЗР, 2012, № 3, 11.

БИЗНЕС-КЛАСС

601. BMW 6 Series Gran Coupe. 313–450 л.с., задний или полный, седан, 3 950 000–4 950 000 руб.

602. Hyundai Grandeur. 250 л.с., передний, седан, 1 569 000–1 749 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

603. Lexus GS. 209–343 л.с., задний или полный, седан, 1 730 000–3 160 000 руб. ЗР, 2012, № 6, 8.

ВЭНЫ

701. Lada Largus. 87–98 л.с., передний, 349 000–450 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 3, 4, 5, 10.

702. Mercedes-Benz B-Klasse. 122–156 л.с., передний, 1 050 000–1 170 000 руб. ЗР, 2011, № 12.

703. Opel Zafira Tourer. 115–165 л.с., передний, 799 000–1 135 500 руб. ЗР, 2012, № 1, 10.

704. Toyota Alphard. 275 л.с., передний, 2 485 000 руб. ЗР, 2012, № 5.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
nokian TYRES

КРОССОВЕРЫ МАЛЫЕ

801. Citroen C4 Aircross. 117–150 л.с., передний или полный, 799 000–1 194 000 руб. ЗР, 2012, № 6.

802. Great Wall Hover M2. 105 л.с., передний или полный, от 519 000 руб. ЗР, 2012, № 10.

803. Lifan X60. 133 л.с., передний, от 499 500 руб. ЗР, 2012, № 2.

804. Opel Mokka. 140 л.с., передний или полный, 717 000– 955 000 руб. ЗР, 2012, № 7.

805. Peugeot 4008. 150 л.с., полный, 999 000–1 261 000 руб. ЗР, 2012, № 7.

806. Renault Duster. 90–135 л.с., передний или полный, 449 000–681 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 4, 9.

КРОССОВЕРЫ КОМПАКТНЫЕ

901. Honda CR-V. 150 л.с., полный, 1 149 000 руб. ЗР, 2012, № 11.

902. Mazda CX-5. 150 л.с., передний или полный, 949 000–1 344 000 руб. ЗР, 2012, № 2, 5, 9.

903 Subaru XV. 114–150 л.с., полный, 984 200–1 336 000 руб. ЗР, 2012, № 3, 8.

КРОССОВЕРЫ СРЕДНИЕ

1001. Great Wall H6. 136–150 л.с., передний или полный, 834 000–946 000 руб. ЗР, 2011, № 10.

1002. Hyundai Santa Fe. 176–197 л.с., передний или полный, 1 299 000–1 840 000 руб. ЗР, 2012, № 8, 10, 11.

1003. Kia Sorento. 176–197 л.с., передний или полный. ЗР, 2012, № 10.

1004. Mitsubishi Outlander. 145–167 л.с., полный, 969 000–1 419 000 руб. ЗР, 2012, № 7, 10, 11.

ВСЕДОРОЖНИКИ ЛЮКС

1101. Mercedes-Benz M-Klasse. 258–557 л.с., полный, 2 890 000–5 220 000 руб. ЗР, 2011, № 11; 2012, № 8.

1102. Range Rover. 258–510 л.с., полный, от 3 996 000 руб. ЗР, 2012, № 10.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
nokian TYRES

СПОРТКАРЫ

1201. Chevrolet Camaro. 328–405 л.с., задний, купе, 1 990 000–2 600 000 руб. ЗР, 2012, № 4, 5, 8.

1202. Mini Coupe. 122–184 л.с., передний, купе, 880 000–1 304 000 руб. ЗР, 2011, № 11.

1203. Subaru BRZ. 200 л.с., задний, купе, 1 436 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 2, 5.

1204. Porsche 911 Carrera. 350–400 л.с., задний или полный, купе, кабриолет, 4 415 000–6 166 000 руб. ЗР, 2012, № 2.

1205. Toyota GT 86. 200 л.с., задний, купе, 1 353 000–1 483 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

ПИКАПЫ

1301. Ford Ranger. 150–200 л.с., полный, 1 112 000–1 541 000 руб. ЗР, 2012, № 1, 11.

1302. Mazda BT-50. 150 л.с., полный.

1303. SsangYong Actyon Sports. 149 л.с., полный, 789 000–1 079 000 руб. ЗР, 2012, № 9.

Как голосовать за лучшие автомобили

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Места
Авто 1	III	2								
Авто 2	III	1								
Авто 3	III	3								
Авто 4	III	4								
Авто 5	III	6								
Авто 6	III	5								

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Места
Авто 1	III	2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2	III	1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3	III	3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4	III	4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5	III	6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6	III	5	3	1	3	2	1	2	17	

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Места
Авто 1	III	2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2	III	1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3	III	3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4	III	4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5	III	6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6	III	5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены 13 классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2012 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.

2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.

3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».

5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.

6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных классах.

8. Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

11. Отсканированную анкету можно отправить по адресу grandprix@zr.ru или проголосовать на сайте grandprix.zr.ru

Напоминаем, что в розыгрыше четырех автомобилей «Киа-Рио» 24 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 24 ноября 2012 года.

	Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Малый класс	Chevrolet Aveo	101									
	Lada Granta	102									
	ZAZ Vida	103									
Компакт-класс	Honda Civic	201									
	Hyundai i30	202									
	Kia cee'd	203									
	Peugeot 408	204									
Компакт-плюс	Audi A3	301									
	Citroen DS4	302									
	Hyundai Veloster	303									
	Subaru Impreza	304									
Средний класс	Chevrolet Malibu	401									
	Hyundai i40	402									
	Kia Optima	403									
	Peugeot 508	404									
	Toyota Camry	405									
Средний плюс	BMW 3 Series	501									
	Citroen DS5	502									
	Volkswagen Passat CC	503									
Бизнес-класс	BMW 6 Series Gran Coupe	601									
	Hyundai Grandeur	602									
	Lexus GS	603									
Вэны	Lada Largus	701									
	Mercedes-Benz B 200	702									
	Opel Zafira Tourer	703									
	Toyota Alphard	704									

	Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Кроссоверы малые	Citroen C4 Aircross	801									
	Great Wall Hover M2	802									
	Lifan X60	803									
	Opel Mokka	804									
	Peugeot 4008	805									
	Renault Duster	806									
Кроссоверы компактные	Honda CR-V	901									
	Mazda CX-5	902									
	Subaru XV	903									
Кроссоверы средние	Great Wall H6	1001									
	Hyundai Santa Fe	1002									
	Kia Sorento	1003									
	Mitsubishi Outlander	1004									
Внедорожники люкс	Mercedes-Benz M-Klasse	1101									
	Range Rover	1102									
Спорткары	Chevrolet Camaro	1201									
	Mini Coupe	1202									
	Subaru BRZ	1203									
	Porsche 911 Carrera	1204									
	Toyota GT 86	1205									
Пикапы	Ford Ranger	1301									
	Mazda BT-50	1302									
	SsangYong Actyon Sports	1303									

Анкета участника Гран-при-2013

Фамилия_____
Имя_____
Отчество_____
Регион_____
Город/село_____
Адрес_____
_____
Телефон 8(_____)_____
E-mail_____

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст _____

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка_____модель_____

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска_____
☐ год покупки_____

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Приобретаете ли вы шины для вашего автомобиля в интернет-магазине?
☐ регулярно приобретаю
☐ не приобретаю, но готов рассмотреть такой вариант
☐ не приобретаю

7. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

8. Если да, предположительно когда (укажите год)?
_____

9. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка_____ модель_____
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка_____ модель_____
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

11. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

ГОД БЕЗОПАСНОСТИ

«За рулем» объявил собственный год безопасности, в рамках которого предлагает несколько инициатив. Обработав анкеты, ЗР сможет аргументированно отстаивать мнение автомобилистов в диалоге с властью и всеми заинтересованными сторонами. Отметьте один или несколько близких вам тезисов или впишите свое предложение.

1. Представьте ситуацию: выехав при обгоне на встречную полосу, вы пересекли прерывистую линию разметки, а вернуться были вынуждены через сплошную. В этом случае справедливое наказание:
☐ за выезд на встречную полосу – лишение водительского удостоверения на 4–6 месяцев (судебная практика);
☐ за несоблюдение требований разметки – предупреждение или штраф 300 руб. (предложение ЗР);
☐ решу вопрос с инспектором (распространенная народная практика);
☐ другое:_____

2. ЗР предлагает изменить ГОСТ таким образом, чтобы зебры без светофоров были только на дорогах не шире одной полосы в каждом направлении. Считаем, что только так удастся обеспечить хорошую видимость водителям и безопасность пешеходам. Во всех иных случаях необходимы над- или подземные переходы либо светофорное регулирование.
☐ утопия, не в Европе живем!
☐ одна полоса – это слишком, предлагаю расширить до двух в каждую сторону;
☐ полностью поддерживаю;
☐ другое:_____

3. Мы знаем, что сигнальный жилет безусловно способствует безопасности и советуем каждому водителю положить его в автомобиль и обязательно надевать при вынужденной остановке в опасном месте.
☐ считаю, это добровольное дело каждого: хочешь – приобретай жилет;
☐ обязательное использование жилета следует закрепить в Правилах;
☐ думаю, жилет – бесполезная вещь;
☐ другое:_____

4. «За рулем» совместно с «Дженерал моторс СНГ» и рядом партнеров участвует в акции «Маленький Большой Пассажир». Мы призываем всегда использовать специальные кресла при перевозке детей.
☐ я никогда не посажу ребенка в машину без детского кресла;
☐ иногда можно обойтись без кресла – например, в чужой машине, такси или при коротких поездках;
☐ кресла дороги и неудобны, а как возить ребенка – личное дело мамы и папы;
☐ другое:_____